



مَدِينَةُ الْحَقِيقَةِ

المَوْقِعُ وَمُعْطَيَاتُ الْمَكَانِ الطَّبِيعِيَّةِ

و. البرسة للصميم

سبتمبر ١٩٨٣
ذوالقعدة ١٤٠٣

٥٧

نشرة دورية مُحَكَّمَةٌ تَقْنِي بِالْبُحُوثِ الْجُغْرَافِيَّةِ
يُصَدِّرُهَا مَسْتَمُ الْجُغْرَافِيَا بِجَامِعَةِ الْكُوَيْتِ وَالْجُمُعِيَّةُ الْجُغْرَافِيَّةُ الْكُوَيْتِيَّةُ



مَدِينَةُ الْعُقْبَةِ

الموقع ومعطيات المكان الطبعية

د. البرسة الهيم

سبتمبر ١٩٨٢

ذوالقعدة ١٤٠٣

٥٧

نشرة دورية مُحَكَّمة تعنى بالبحوث الجغرافية
يُصدرها قسم الجغرافيا بجامعة الكويت والجمعية الجغرافية الكويتية

نشرة دورية محكمة تعنى بالبحوث الجغرافية
يُصنّدها قسم الجغرافيا بجامعة الكويت والجمعية الجغرافية الكويتية

رئيس الوحدة
الدكتور عبد الله يوسف الغنيم

انسرة التحرير:

الدكتور عبد الله يوسف الغنيم
الأستاذ إبراهيم الشاطئ
الأستاذ الدكتور محمد صفي الدين أبو العز
الأستاذ الدكتور محمود طه أبو العلا
الأستاذ الدكتور محمد عبد الحز الشرفي
الدكتور طه محمد جاد

سكرتارية التحرير:

اقبال الزيد
مكي عاشور

بسم الله الرحمن الرحيم

نبذة عن الكاتب

د . أحمد حسن

- مدرس الجغرافيا بكلية الآداب - جامعة الكويت .

من مؤلفاته :

مدينة الكويت - دراسة في جغرافية المدن . منشورات مجلة دراسات الخليج ، رقم ٢٧ ،

١٩٨٢ .

بسم الله الرحمن الرحيم

تمهيد

يعتبر الموقع ومعطيات المكان البيئية من أهم عناصر البيئة الحضرية التي يوليهها جغرافيو المدن الكثير من اهتمامهم ، بل يعدها البعض من العناصر الهامة التي تميز الدراسات الجغرافية للمدينة عن نظيرها من الدراسات الاجتماعية^(١).

ويرى ديكسون Dickinson ان إبراز خصائص الموقع والموضع تعد من المهام الأولى لدارسي جغرافية المدن ، وهي بذلك تعد قاسما مشتركا في كل دراساتهم الحضرية على اختلاف مناهجها ومناحيها^(٢). تختلف أهمية كل من العنصرين - الموقع ومعطيات المكان البيئية - من مدينة الى أخرى ، قد لا يكون للموضع أية أهمية لكن الموقع يمثل عادة عنصرا هاما في حالة العواصم السياسية التي تحتاج الى "الموقع البارز" . وذلك عكس ما هو شائع في حالة الموانئ التجارية ، حيث يعد الموضع ومعطياته البيئية على قدر كبير من الأهمية بما يوفره من عناصر قيام ميناء ناجح ، بينما تمثل المدن الصناعية حالة وسطا بين الاثنين فهي تحتاج الى الموقع والموضع معا ليدعما نموها وتطورها^(٣). وهناك من الآراء ما يعطى أهمية مطلقة للموقع ويرى أنه عنصر ثمين جدا في حياة المدينة ، حيث يرى إن رأسمال المدينة الحقيقي هو علاقاتها المكانية بأبعادها المختلفة^(٤).

واذا كانت العقبة مدينة خلقها موقعها فان ذلك لا يعني التقليل من شأن معطيات البيئة الطبيعية للمنطقة المحدودة التي تقوم عليها من سطح وبنية ومناخ وموارد مائية الخ ، وكلها عوامل لها من الأهمية الكثير في حياة المدينة ومراحل تخطيطها ومظهرها الخارجي^(٥).

1 - Berry J. L & F.E, Geographic perspectives On Urban Systems, New Jersey, 1970, P. 15.

2 - Dickinson R.E., The Scope and Status of Urban Geography, in, Mayer H.M & Kohn C.F., C, A Functional Classification of Cities in U.S.A, in, Readings in Urban Geography, Op.Cit, P. 138.

٤ - جمال حمدان ، جغرافية المدن ، القاهرة ، ١٩٧٢ ، ص ٢٨٠

٥ - عبد الرزاق عباس حسن ، جغرافية المدن ، بغداد ، ١٩٧٧ ، ص ٣٥

وتهدف هذه الدراسة الى ابراز أهمية موقع العقبة والعلاقات المكانية التي مارست المدينة من خلالها دورها كمدينة فرضها موقعها ، كما تهدف الى ابراز معطيات المكان الطبيعية التي تمكنت بواسطتها في هذا الموقع أن تنمو كمدينة مزدهرة على رأس خليجها . وكذلك محاولة إيضاح العلاقة المتبادلة بين هذين المتغيرين من ناحية ، ومتغيرات أخرى مثل تطور الخريطة السياسية في المنطقة والاحداث التي ألت بها من ناحية أخرى ، وأثر ذلك على خريطة استخدام الارض بها .

أولاً : الموقع وأهميته

تحتل مدينة العقبة موقعا متميزا على رأس الخليج الضيق الذي أعطته اسمها ، فقد نشأ هنا عدد من مراكز الاستقرار ورث كل منها عن الآخر أهمية هذا الموقع وتميزه - بداية من عصيون جبر ميناء تصدير النحاس في حوالي القرن العاشر قبل الميلاد ، ثم أيله خلال عهد الدولتين الرومانية والبيزنطية وتلتهما عقبة أيله العربية ثم ظهرت العقبة بعد ذلك ميناء تطل من خلاله إمارة شرق الأردن على البحر الأحمر والمحيط الهندي ^(١) . برزت أهمية موقعها هذا بعد أن حرمت المملكة الأردنية من استخدام المنافذ الفلسطينية على البحر المتوسط وأصبحت العقبة منفذها البحري الوحيد لتطل من خلاله على العالم الخارجي .

لقد مارس الموقع وامكاناته وتدعيمه لعلاقات مكانية بين العقبة وما جاورها من اقاليم دورا كبيرا في حياة المدينة ، حتى ليتمكن القول ان المدينة تدين في وجودها للموقع وليس الموضع ، فلم يمارس الأخير دورا ذا أهمية في حياة المدينة ولم يكن عاملا مؤثرا بفعالية في امدادها بأسباب الحياة والبقاء وهي بذلك يمكن أن تشارك نظائرها من موانئ البحر الأحمر مثل جدة وعدن وبورسودان في كونها من موانئ الضرورة ، نظرا لفقر امكانيات الموضع وظروف البيئة الطبيعية كما سيتضح فيما بعد ^(٢) . ويرى البعض أن العقبة لاتقع في موقع ذا أهمية ، وأن للموقع هنا

1 - Abramsky S., Ancient Towns in Israel, Jerusalem, 1963, P.82.

٢ - جمال حمدان ، المدينة العربية ، معهد الدراسات العربية العالية القاهرة ، ١٩ ص ٧٥

الكثير من المثالب والسلبيات التي يمكن حصرها في العناصر الآتية :

١ - اذا كانت الحدود هي اكثر مناطق الدولة حساسية ، تشبه الجلد بالنسبة لجسم الانسان ، فان العقبة بموقعها الحدودي تقع في موقع من مواقع الحساسية السياسية هذه ، فعلى طول واجهة بحرية ضيقة - لا تتعدى الثلاثين كيلومترا تحتلها رأس خليج العقبة تلتقي حدود أربع دول هي : الاردن والمملكة العربية السعودية وفلسطين المحتلة ومصر (شكل رقم ١) . ويعتبر ذلك الموضع الحدودي للمدينة أحد مثالب الموقع الرئيسية ، فهو يحد من نشاط الحركة الاقتصادية والاجتماعية بل والعمرانية أيضا ،^(١) تتأثر به المدينة كثيرا خاصة عندما تنشط الازمات السياسية ويتوتر الموقف على الحدود مع ما يصاحب ذلك من نشاط عسكري بين دول المواجهة والعدو الصهيوني^(٢) . ولا نكاد نجد على خريطة العالم نقطة تلتقي فيها الحدود بهذه الصورة خاصة وأنها حدود حرب أكثر منها حدود سلام^(٣) .

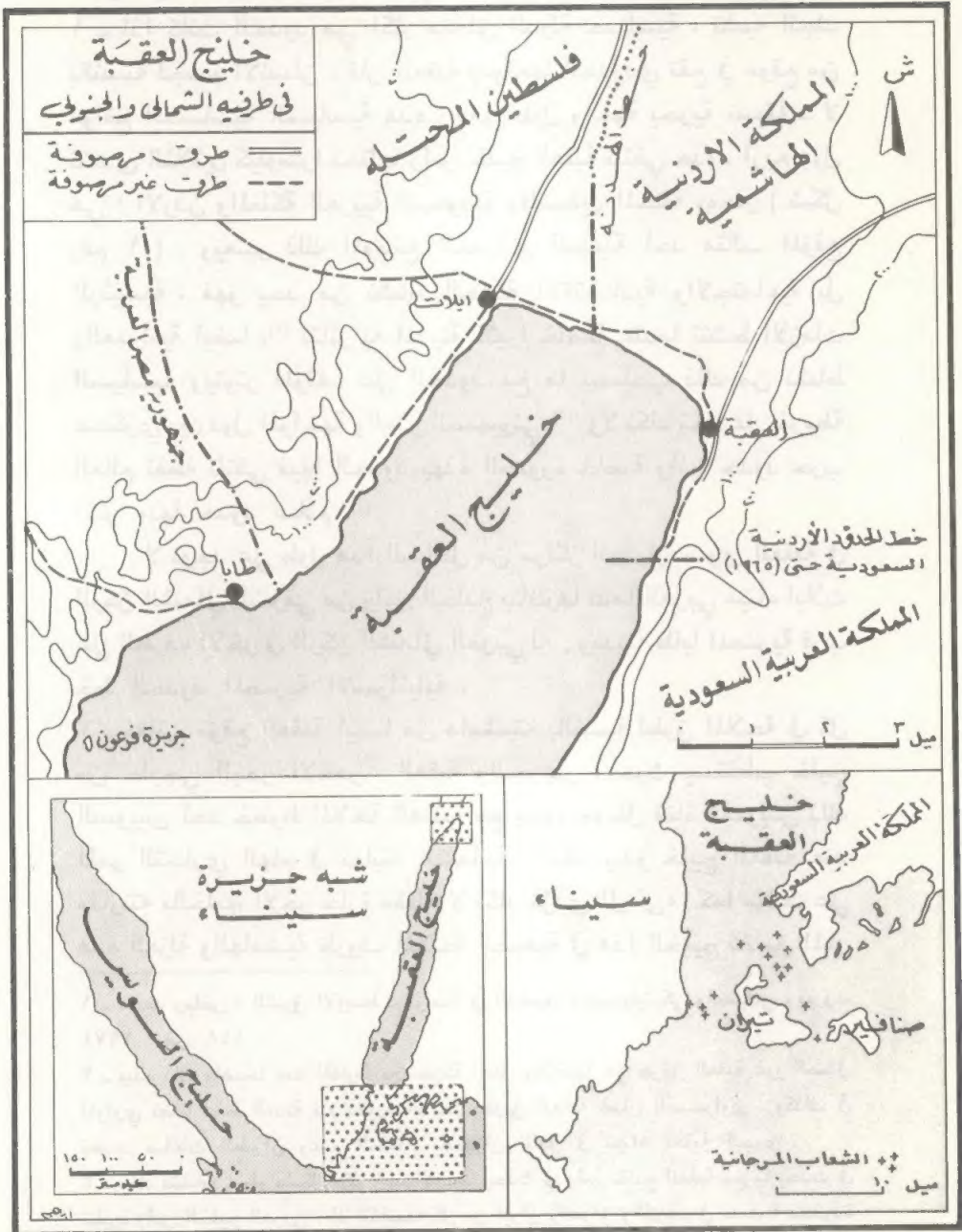
لا توجد على طول هذا الساحل من مراكز العمران سوى العقبة في الركن الشمالي الشرقي من رأس الخليج ينظرها ندها الغربي ميناء ايلات على الطرف الآخر في الركن الشمالي الغربي له ، ومدينة طابا المصرية قرب خط الحدود المصرية الاسرائيلية .

٢ - يعاني موقع العقبة أيضا من هامشيتها بالنسبة لطرق الملاحة في كل من خليجي البحر الاحمر : العقبة والسويس ، حيث يستقطب خليج السويس أحد خطوط الملاحة العالمية مع وجود مدخل قناة السويس ذلك الممر التجاري الهام في نهايته الشمالية . لذلك يبدو خليج العقبة عند مقارنته بالخليج الآخر حارة مقفلة لا تكاد تؤدي الى شيء . كما ساعد على هذه العزلة والهامشية ظروف الملاحة الصعبة في هذا الخليج لضيق الممر

١ - محمد رياض ، الشرق الأوسط - دراسة في التطبيق الجيوبوليتيكي والسياسي ، بيروت ١٩٧٤ ، ص ١٤٨ .

٢ - يبدو ذلك واضحا عند المقارنة بين حركة النقل وكثافتها على طريق العقبة غور الصافي الموازي تماما لخط الهدنة مع نظيره الداخلي طريق العقبة عمان الصحراوي ، وكذلك في تحديد ساعات الطيران وعدم السماح بالطيران الليلي في ميناء العقبة الجوي .

٣ - يكاد يتشابه - ولو بشكل أكثر اعتدالا - ما يحدث في رأس خليج العقبة مع ما يحدث في نظيره رأس الخليج العربي ، اذ تتقاسمه كل من ايران والعراق والكويت في مساحة محدودة منه ، ولكنه لم يكن على قدر كبير من الحساسية حتى قامت الحرب العراقية الايرانية .



شكل (١)

الملاحي وخطورته مع توافر مستعمرات الشعاب المرجانية على شاطئيه هذا من ناحية ^(١) ثم ذلك التوتر السياسي والعسكري أحيانا على طول الممر الملاحي من مدخله في مضيق تيران جنوبا حتى رأس الخليج في الشمال ^(٢).

ولعل مما تجدر الإشارة اليه أن هذا الموقع يجعل العقبة نسبيا تحت رحمة ظروف الملاحة في قناة السويس ، والمثال هنا واضح وقريب عندما اغلقت القناة في عام ١٩٥٦ ثم في فترة ما بين حربي يونية ١٩٦٧ ، واکتوبر ١٩٧٣ . تأثرت العقبة كثيرا بهذا الاغلاق وحرمت من جزء كبير من تجارتها مع دول حوض البحر المتوسط وغرب أوروبا بوجه خاص ^(٣).

٣ - لا تقتصر هامشية الموقع على بعد العقبة عن طرق الملاحة البحرية التجارية بل تتعداها الى هامشية موقعها بالنسبة للخريطة السياسية والعمرانية للاردن . يتركز المعمار الاردني في شمال الدولة حول نواة متطرفة قائمة في ركنه الشمالي الغربي ، جسمها الحقيقي يمتد بأرض حوران عبر اليرموك والاراضي الفلسطينية عبر نهر الاردن . لذلك نجد انقطاعا كبيرا بين المعمار الاردني في الشمال والعقبة في الجنوب يباعد بينهما اقليم صحراوي فقير الموارد ^(٤) . ان نظرة الى تلك الخريطة (شكل رقم ٢) توضح مدى العزلة والانقطاع الكبير بين العقبة والظهير المعمار من الدولة حيث لا نجد بعدا بين العاصمة عمان وأي من مراكز الاستقرار الاخرى في الدولة يعادل البعد بين عمان والعقبة التي تبعد عنها مسافة ٣٣٥ كيلومترا ^(٥).

1 - Melamid A., *The Political Geography of the Gulf of Aqaba*, in, *Annals of the Association of American Geographers*, V01.47, 1957, P.232.

٢ - كانت الملاحة في خليج العقبة - وخاصة في مدخله عند مضيق تيران - مشكلة سياسية فقد اعتبرت مصر أن مياه الخليج عربية تتقاسمها مع السعودية . وقد رفضت مصر قرار مؤتمر جنيف لعام ١٩٥٨ الذي صنف خليج العقبة على انه حالة خاصة نظرا لضيقه الشديد واعطى اسرائيل حق المرور

المصدر : عبد الرزاق عباس حسين ، الجغرافية السياسية بغداد ، ص ، ١٦٧ ، ١٦٨ .

٣ - صلاح الدين البحيري ، جغرافية الاردن ، عمان ، ١٩٧٣ ، ص ٢٢٢

٤ - المرجع السابق ص ١١ ،

٥ - تبلغ المسافة بين عمان واربد في الشمال ٨٨ كيلومترا ، والسلط غربا ٢٩ كيلومترا . والكرك جنوبا ١٢٤ كيلومترا .

المصدر : وزارة السياحة والآثار الاردنية ، الخريطة السياحية مقياس ١ : ٧٥٠,٠٠٠



العلاقات المكانية لمدينة العقبة :

رغم مشكلات ومثالب الموقع هذه فإن موقع العقبة ظل يملك من الامكانات ما أعطاه أهميته منذ نشأة أول مراكز الاستقرار على ساحل الخليج حتى الآن . يكشف عن ذلك تلك العلاقات المكانية التي نشأت - ومازالت - بين العقبة وما جاورها من مراكز الاستقرار واقاليم عمران قريبة وبعيدة عنها ؛ بين العقبة وكل من عمان ودمشق ، بيروت واللاذقية ، حيفا ويافا ، السويس وموانئ البحر الاحمر الأخرى ، موانئ الخليج العربي خاصة ميناء البصرة العراقي .

لقد تأثرت العلاقات المكانية بين العقبة وهذه المراكز بالكثير من الظروف والعوامل بعضها محلي يتعلق بظروف البيئة المحلية وبعضها خارجي خاص بالظروف السياسية والاقتصادية السائدة في المنطقة في معظم الاحوال .

من الطبيعي أن العقبة - كغيرها من موانئ الموقع - تستثمر موقعها وتوظفه في التجارة والنقل أساسا . وإذا كان الموقع الواحد يمكن أن يشمل عددا من المواضع فإن ذلك يعني اننا هنا بصدد الحديث عن مراكز الاستقرار التي ورثت العقبة أهمية موقعها بداية من عصيون جبر حتى عقبة ايله والعقبة الحالية ^(١) .

مع بداية النشأة المبكرة استخدم الموقع ميناء لصهر النحاس وتصديره وكان سببا في ازدهار الميناء ونشاط التجارة بين عصيون جبر وموانئ البحر الأحمر حتى اليمن جنوبا ^(٢) . وقد دلت الحفائر على أن الموقع استخدم بعد ذلك كميناء لتصريف بضائع الترانزيت بين اليونان وشبه الجزيرة العربية . ويعني ذلك أن الميناء نشأ معتمدا على امكانيات الموضع ثم تحول اعتماده على الامكانات التي وفرها الموقع كمركز تجاري في الطريق بين الشام شمالا واليمن وحضر موت جنوبا .

ظهرت بعد ذلك آيلة في عهد الأنباط لترث موقع عصيون جبر التي تعرضت لدمار عم معظم مدن المنطقة نتيجة لغزو الأنباط الذين سيطروا على جنوب فلسطين طوال الفترة من القرن الثاني قبل الميلاد حتى القرن

١ - جمال حمدان جغرافية المدن ، مرجع سبق ذكره ، ص ٢٧٨

2 - Abramsky.S., Ancient towns in Isreal, op.Cit., p.62.

الأول الميلادي . كانت عاصمتهم سلع أو البتراء شمال العقبة الحالية ^(١) . وعندما حاول النبطيون تطوير تجارتهم العالمية والوصول بها الى البحر المتوسط دون الاعتماد على مصر أو فينيقيا التي كانت تشمل ساحل فلسطين الحالي ، فتحوا طريقا بين أيله وغزة عبر النقب ليكون شريان حياة لتجارتهم أو كما يشبهه البعض بأنه كان بمثابة "قناة السويس" العصور القديمة ^(٢) . وكانت أيلة أيضا محطة من محطات طريق درب القوافل الكبير الذي كان يربط جنوبي شبه الجزيرة العربية بالبحر المتوسط مارا بالبتراء وأيلة الى موانئ فلسطين (غزة) . ورغم قضاء تراجان على ملك الانباط عام ١٠٦م ، فإن التجارة ظلت مزدهرة وأنشئ طريق يبدأ من أيله وينتهي بدمشق مارا بالبتراء وبصرى ^(٣) . وأصبحت أيلة - أهم موانئ بلاد الانباط جزءا من ولاية رومانية تدعى مقاطعة بلاد العرب ، واستمر دورها كوسيط بين موانئ الهند وشبه الجزيرة العربية من ناحية وموانئ البحر المتوسط من ناحية أخرى ، كما استخدمت كمحامية للجنود واصبحت مقرا لاسقفية عام ٣٢٥م عقب بناء كنيسة بها . ويمثل ذلك ظهورا للوظيفتين الحربية والدينية باعتبارها وظائف ثانوية الى جانب الوظيفة التجارية ^(٤) .

تأثرت أيلة بتحول التجارة الى الطريق السوري الذي كانت تهيمن عليه تدمر وقلت أهميتها باعتبارها ميناء تجاريا ، الى أن عادت اليها أهميتها مرة أخرى خلال القرنين السادس والسابع الميلاديين مع احتلال الساسانيين للفرات الأعلى وقطعهم الطريق التجاري الشمالي فعادت التجارة مرة أخرى الى طريق (غزة - سلع) وازدهرت تبعا لذلك أيله التي يصفها المقدسي حين زارها عام ٩٨٥م بأنها مدينة جميلة غنية بأشجار النخيل وثروتها السمكية وكثرة سكانها ونشاط تجارتها ^(٥) .

١ - محمد السيد غلاب ، الجغرافيا التاريخية لاقليم النجب ، الجمعية الجغرافية المصرية ،

المحاضرات العامة للموسم الثقافي سنة ١٩٥٦ ، بدون ، ص ٩١

2 - Abramsky.S., op.Cit., p.64.

٣ - موسى عبود السمحة ، مدينة العقبة ومينائها ، رسالة ماجستير ، كلية الآداب - جامعة القاهرة ، ١٩٧٣ ، ص ٦

٤ - حامد سلطان ، مشكلة خليج العقبة ، معهد الدراسات العربية العالمية ، القاهرة ١٩٦٧ ، ص ١٠

٥ - محمد السيد غلاب ، مرجع سبق ذكره ، ص ٩٢ .

أقل نجم خليج العقبة والبحر الأحمر وموانيهما في العصور الوسطى وإن تخلل ذلك فترات قصيرة من ازدهار نسبي . ولقد بدأ هذا التدهور على مراحل ثلاث ، الأول - انتقال التجارة عبر محور الخليج العربي - تدمر - حلب - البحر المتوسط ، وثانيها سيطرة الصليبيين على المنطقة ومنافسة الموانئ المصرية على البحر الأحمر ، وآخرها اكتشاف طريق الرأس وتحول التجارة إليه .

ومع ظهور الاسلام وفتح العرب لمصر والشام لم يكن هناك من أهمية تذكر لموقع أيله التي اقتصر دورها على كونها نقطة من نقاط طريق الحج بين الشام شمالا وسيناء ومصر غربا .^(١) أما خلال حكم الصليبيين وخضوعها لنفوذهم فقد كان لابد للحج من طريق آخر عبر الطريق البري عبر سيناء ، مما أدى الى منافسة موانئ البحر الأحمر المصرية حيث ازدهرت عيذاب والقصور .^(٢)

باكتشاف طريق الرأس وتحول جزء كبير من تجارة العالم إليه فقد البحر الأحمر أهميته باعتباره طريقا ملاحيا وأقل نجم موانيه واضمحلت أهمية أيله التي اطلق عليها في القرن السابع عشر عقبة أيله .

من العرض السابق يتضح أن العقبة ومراكز الاستقرار التي نشأت في موقعها - عاشت فترات من الازدهار والنمو وأخرى من الاضمحلال والتدهور . كانت فترات النماء والازدهار هذه مرتبطة - الى حد كبير - بموقعها من الطرق التي كانت تربطها باقليمها وما وراءه من اقاليم أخرى . وهي بذلك تؤكد أهمية الموقع والطريق المارة به في حياتها .^(٣) ولقد عادت للعقبة أهميتها في عهد المماليك نقطة في طريق الحج مرة أخرى حتى عام ١٨٨٥ عندما تحولت الطريق الى البحر الأحمر واضمحلت الطرق البرية في عهد محمد علي واصبحت العقبة تابعة لولاية الحجاز .^(٤) وظلت العقبة على حالها منذ أواخر القرن الماضي وكما وصفها

١ - احتلت مصر في عهد ابراهيم باشا مدينة العقبة عام ١٨٤٠ ، ومد إليها طريق عبر سيناء ليسهل عملية نقل الحجاج ولأسباب استراتيجية أخرى .

المصدر : Melamid A., op.Cit., p.234.

٢ - موسى عبود السمحة ، مدينة العقبة ومينائها ، مرجع سبق ذكره ، ص ٨

٣ - عبد الفتاح محمد وهيب ، جغرافية العمران الاسكندرية ، ١٩٧٣ ، ص ٧٠

٤ - حامد سلطان ، مشكلة خليج العقبة ، مرجع سبق ذكره ، ص ١٠

نعوم شقير حين زارها في اوائل هذا القرن بأنها "مجرد بلدة صغيرة بها حوالي مائة كوخ مبني من الحجر الغشيم والطين يسكنها حوالي ٣٠٠ نسمة من متخلفي العسكر الذين كانت ترسلهم مصر لحماية قلعتها^(١) ولقد زاد من أهمية العقبة في تلك الفترة فتح قناة السويس ودورها في أسر تجارة الرأس وتحول البحر الأحمر مرة أخرى ليصبح شرياناً رئيسياً من شرايين الملاحة والتجارة العالمية ، وما واكب ذلك من ازدهار نسبي لخليج العقبة .

برزت أهمية العقبة في العصر الحديث وبالتحديد خلال القرن الحالي وممارست الكثير من العلاقات المكانية بينها وبين ما يجاورها من مدن وأقاليم بصورة أكثر وضوحاً وفعالية عما كانت عليه في الفترات السابقة . ظهر للعقبة أهميتها الحربية أثناء الحربين العالميتين ، فقد استخدمتها بريطانيا التي احتلتها عام ١٩١٧ قاعدة عسكرية وميناء يخدم القوات المتحالفة معها^(٢) . وظلت الوظيفة الحربية للعقبة حتى ظهور إمارة شرق الأردن التي كانت تستخدم من المنافذ المتوسطة ما اغناها عن استخدام العقبة ميناءاً رئيسياً . فقد كان اعتمادها على الموانئ الفلسطينية - حيفا ويافا - أكثر ، واقتصر دور العقبة حينئذ على كونها مرفأً عسكرياً .

وإذا كانت الحرب العالمية الثانية وما أعقبها من أحداث قد أثرت على الخريطة السياسية للمنطقة العربية ، فقد كان لهذه التغيرات أثرها الكبير في حياة مدينة العقبة وظهور أبعاد جديدة لأهمية موقعها . لعل أهم التغيرات تتمثل في قيام الكيان الصهيوني واغتصابه الأراضي الفلسطينية وإعلانه قيام دولته ، وما ترتب على ذلك من فقد - الأردن لمينائي حيفا ويافا على البحر المتوسط ، مما بدأ يلقي الضوء على أهميته وضرورة الاعتماد على العقبة باعتبارها نافذة بحرية تطل من خلالها المملكة على العالم الخارجي .

كما كان للأحداث السياسية التي ألمت بالخريطة السياسية للمنطقة العربية في العقدین الأخيرین أثرها أيضاً في ظهور أبعاد جديدة لأهمية

١ - نعوم شقير ، تاريخ سيناء القديم والحديث وجغرافيتها ، القاهرة ١٩١٦ ، ص ١٩٦

2 - Hindle p., Aqaba: An Old port Revived, in, Geographical journal, Vol 132 (1966) p.67.

موقع المدينة بداية من حرب يونيو ١٩٦٧ حتى الحرب العراقية الايرانية التي لا تزال مشتعلة حتى الآن .

بدأت المملكة تولى العقبة مزيدا من الاهتمام منذ بداية الخمسينات من هذا القرن ، وكان إنشاء سلطة ميناء العقبة عام ١٩٥٢ وتوسعة الميناء من أولى مظاهر هذا الاهتمام أعقبه سن قانون - في مايو ١٩٥٦ لحماية الميناء وتنشيط الحركة التجارية به يوجب على المستوردين لسلع قادمة من شرق اوربا والمانيا الغربية دفع ضريبة اضافية تتراوح قيمتها بين ٢ - ١٠٪ من قيمة الواردات القادمة الى الاردن عبر أي من الموانى غير العقبة . الا ان اثر هذا الاهتمام كان محدودا وضعيفا ^(١) . وأخيرا تم انشاء الطريق الصحراوي بين عمان والعقبة عام ١٩٦١ ^(٢) .

كان للتوجيه الجغرافي للاردن نحو المتوسط أكثر منه ناحية البحر الأحمر ، وذلك البعد والانقطاع الكبير بين العقبة والمعمور الاردني من ناحية وقربها الشديد من بيروت ميناء الترانزيت لظهير يفوق حدود لبنان من ناحية اخرى أثره على العقبة واهميتها . لذلك ظل الأردن يعتمد رئيسيا على ميناء اللاذقية وبيروت - خاصة الأخيرة - بديلا للموانى الفلسطينية المتوسطة التي فقدتها . ساعد على ذلك أيضا قلة مواردها الاقتصادية وعدد سكانها المحدود الذي لم يكن قد تعدى نصف المليون نسمة حتى بداية الخمسينات من هذا القرن ^(٣) .

ولقد تعاقبت الاحداث السياسية في المنطقة خلال العشرين عاما الأخيرة منذ حرب يونية (حزيران) ١٩٦٧ حتى الحرب العراقية الايرانية الدائرة حاليا (١٩٨٢) . واذا كانت حرب حزيران قد تركت بصماتها على الخريطة السياسية فان اكثرها وضوحا كان احتلال اسرائيل لأراضي عربية جديدة ، في الجولان والضفة الغربية ، وسيناء . كما كان من آثارها أيضا اغلاق قناة السويس التي أصبحت خطا من خطوط المواجهة .

أما احتلال الضفة الغربية فقد حرم الأردن من أكثر أجزائه فعالية من الناحية الاقتصادية ، كما أصبحت الملاحة في خليج العقبة تحت

1 - Melamid A., op.Cit.,p.336

2 - Beheiry S.A., The Port Town of Aqaba, Journal of the Natural Resources Authority, Amman, Vol. 1, 1969, p.9.

3 - Beheiry S.A., op.Cit.,p.7.

سيطرة اسرائيل مع احتلالها لشبه جزيرة سيناء وتحكمها في مضيق تيران مدخل الخليج الجنوبي .

كان لاجلاق قناة السويس اثره السلبي والإيجابي معا على الأردن بوجه عام والعقبة بوجه خاص . اما الأثر السلبي فيمثله تحول البحر الأحمر وخليجه (السويس والعقبة) الى مرحلة من التدهور وانحسار أهميته كطريق ملاحي عالمي مما أدى الى مزيد من الاعتماد على موانئ المتوسط (بيروت واللاذقية)^(١) . لكن من ناحية أخرى شاهدت الحركة التجارية في الميناء نشاطا نسبيا . فقد أدى اغلاق القناة الى اعتماد كل من المملكة العربية السعودية خاصة شمالها - وسوريا ولبنان على ميناء العقبة كميناء ترانزيت لبضائعها ، الأولى لبضائعها ووارداتها القادمة اليها من دول أوروبا والتي كانت تفرغ في ميناء بيروت أو اللاذقية ثم يتم نقلها براً الى العقبة ومنها براً أو بحراً الى الموانئ السعودية أو الأجزاء الشمالية منها . كذلك الحال بالنسبة لتجارة سوريا ولبنان الواردة اليهما من شرق وجنوب آسيا والتي كانت تمر عبر قناة السويس الى اللاذقية وبيروت وأصبحت بعد اغلاق القناة يتم تفريغها في العقبة ومنها برا الى سوريا^(٢) . هذا دور جديد لم تكن قد مارسته العقبة قبل ذلك تزامن معه ذلك التطور العمراني والسكاني الذي شهدته المدينة ومينائها في أوائل الستينات من هذا القرن . ومن ناحية أخرى لم تتأثر صادرات الميناء بغلق القناة لانها كانت في معظمها مع جنوب شرق آسيا^(٣) .

لقد نبهت الحرب العربية الاسرائيلية المسؤولين الاردنيين الى اهمية الاعتماد - على تلك النافذة الوحيدة التي يطل من خلالها الاردن على العالم ، ولذلك تبنت الدولة عددا من المشاريع التخطيطية التي تهدف الى تطوير المدينة . ولعل من الآثار الايجابية لاجلاق قناة السويس - بعد أن بدأ يزداد الاعتماد على العقبة كميناء تجاري - أن بدأ المخطط محاولة الاهتمام بالامكانات المحدودة التي يقدمها الموضع حتى لا تعتمد المدينة على امكانات الموقع فقط وفي ذلك تأمين أفضل لمستقبلها . لذلك تبنت

١ - عبد الرزاق عباس حسين ، جغرافية المدن ، مرجع سبق ذكره . ص ٢٩٢

٢ - صلاح الدين بحيري ، جغرافية الاردن ، مرجع سبق ذكره ، ص ١٧

3- Hindle p., Op. Cit., P. 66.

مشاريع التخطيط في تلك الفترة ما جاء في مشروع شركة براون الهندسية عام ١٩٦٢ ، ثم مشروع مؤسسة دوكتسياس السياحي عام ١٩٦٨ في خطوطهما الرئيسية ضرورة تنمية الوظيفة السياحية لتمثل أحد الوظائف الرئيسية للمدينة ^(١).

شاهدت العقبة في خلال العشر سنوات الأخيرة من عمرها نموا مطردا في مختلف جوانب حياتها عمرانيا وسكانيا وتركيبيا . ويعكس ذلك مزيدا من الأهمية وإبراز لابعاد جديدة لموقع المدينة بعد أن بدأت تتضح بعض تلك الابعاد عقب الاحداث والتطورات - السياسية التي مرت بالمنطقة خلال هذه الفترة . وكان أول هذه الاحداث الحرب الأهلية في لبنان والتي استمرت حوالي سبع سنوات ولا زالت تعاني منها حتى الآن . حرمت خلالها دول شرقي البحر المتوسط العربية من دور بيروت كميناء رئيسي لتجارة الترانزيت لكل من الاردن وسوريا والعراق وحتى دول الخليج العربي أحيانا . كان لحرمان الاردن من هذا الميناء وما واكب ذلك من توتر واضطراب في الأحوال السياسية مع جارتها سوريا أكبر الأثر في ضرورة الاعتماد على العقبة ميناء يمكن أن يمارس دورا أكبر من كونه نافذة بحرية وحيدة للاردن بل لدول أخرى مجاورة .

مرة أخرى أصبحت العقبة نافذة من النوافذ التي تطل من خلالها العراق على العالم الخارجي عقب قيام الحرب الدائرة الآن بينها وبين ايران وأصبحت الملاحة في موانئها على الخليج على درجة من الخطورة وأصبحت البصرة أحد الأهداف الرئيسية التي تسعى اليها القوات الإيرانية وأصبح معه استخدام موانئ العراق على الخليج أمراً محفوفا بالآخطار . حدث ذلك في نفس الوقت الذي فقدت فيه العراق - هي الأخرى - بيروت باعتبارها ميناء مروريا لجزء من وارداتها وكذلك الحال بالنسبة لميناء اللاذقية عقب توتر العلاقات السياسية مع سوريا . لذلك بدأ الاعتماد على ميناء العقبة وأصبح جزء كبير من تجارة وواردات الميناء الآن يخص العراق .

١ - موسى عبود السمحة ، مدينة العقبة ومينائها ، مرجع سبق ذكره ، صص ١٥٩ ، ١٦٠ .

حركة الملاحة في ميناء العقبة :

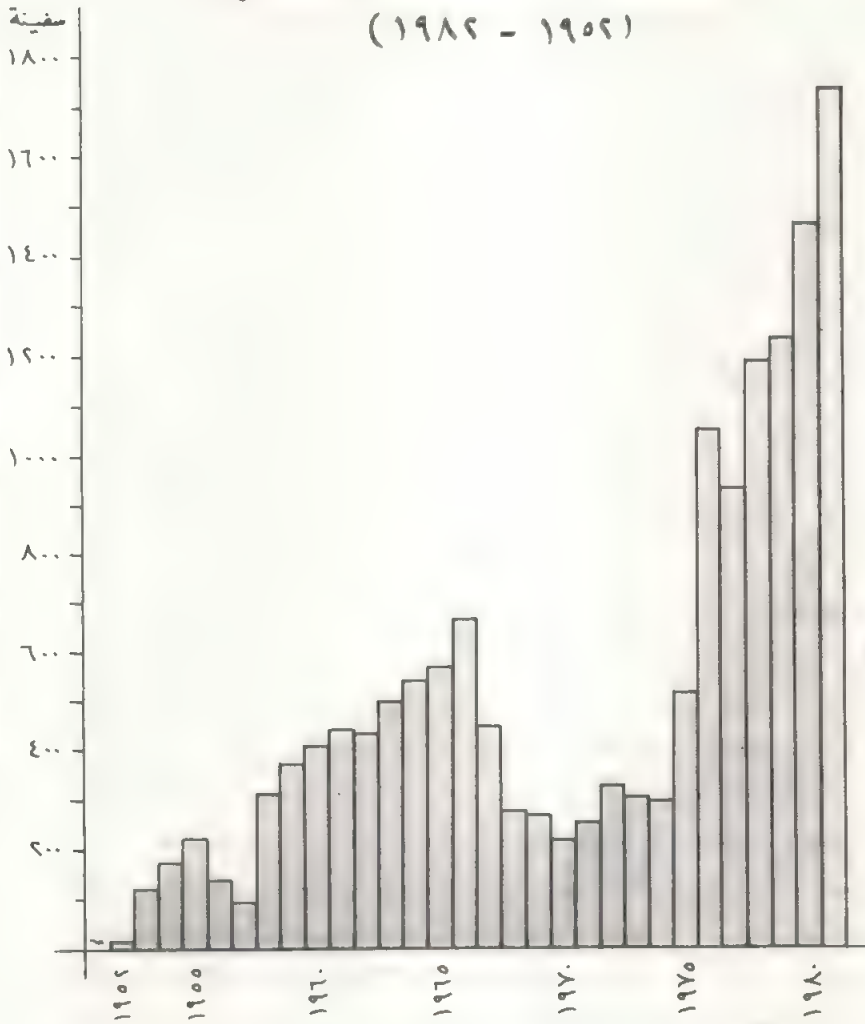
وربما امكن اتخاذ الحركة عبر ميناء العقبة مؤشرا يوضح تطور أهمية هذا الميناء للاردن وكذلك للدول المحيطة به . من الشكل البياني (شكل ٤) لتطور حركة السفن في الميناء منذ انشائه عام ١٩٥٢ حتى ١٩٨١ يتضح مدى تأثير الحركة فيه بما يحيطه من أحداث . يتضح ذلك الارتباط القوي بين الحركة في الميناء والملاحة في قناة السويس فلقد تأثرت بها مرتين الاولى خلال العدوان الثلاثي على مصر عام ١٩٥٦ حيث انخفض عدد السفن المستخدمة للميناء الى نصف ما كانت عليه عام ١٩٥٣ ، والثانية خلال حرب حزيران ١٩٦٧ والتي اغلقت فيها القناة منذ هذا التاريخ حتى أعيد فتحها ثانية عام ١٩٧٥ . فقد انخفض فيها عدد السفن الى ٢٣٪ عما كانت عليه قبل اغلاقها في عام ١٩٦٦ .

أما الفترة منذ عام ١٩٧٥ حتى الآن - كما اتضح سابقا - فقد كان لمجموعة الاحداث التي ألمت بميناء الترانزيت المتوسطي - بيروت ثم الحرب العراقية الايرانية اثرهما الواضح على حركة الملاحة في ميناء العقبة فقد تضاعفت عدد السفن المستخدمة للميناء عام ١٩٨١ حوالي خمس عشرة مرة عما كان عليه حين انشائه عام ١٩٥٣ ، اذ بلغ عدد السفن المستخدمة للميناء في عام ١٩٨١ حوالي ١٧٥٠ سفينة بينما لم يكن عددها قد تعدى ١١٧ سفينة عام ١٩٥٣ .

ويوضح الشكل المشار اليه سابقا أن الميناء شهد خلال خمس السنوات الماضية طفرة لم تشهد مثلها قبل ذلك حيث سجلت حركة الملاحة به رقما قياسيا لم تكن قد سجلته منذ انشائه حتى عام ١٩٨١ مما يوضح مدى تأثير الميناء - ومعه المدينة - بالظروف المحيطة به ، هذا بالاضافة الى اعتماد الاردن عليه كلية في تجارتها الخارجية .

ولا يغيب عنا أن الميناء مارس دورا تصديريا واستيراديا بعد أن كان دوره مقصورا على الاستيراد في المقام الاول . لم يزد نصيب الصادرات عن ٧٪ من جملة حركة الميناء عند انشائه عام ١٩٥٣ ، بينما بلغت هذه النسبة حوالي ٢٣٪ ما بين عامي ١٩٥٥ - ١٩٦٠ ، ثم قفزت الى ٥٦٪ ما بين عامي ١٩٦٥ - ١٩٧٥ ، ووصلت الى ٥٤٪ عام ١٩٨١ . ويرجع ذلك أساسا الى نشاط تصدير خام الفوسفات الذي يعد الاردن منتجا رئيسيا له على المستوى العالمي ويعد في نفس الوقت السلعة

عدد السفن المستخدمة لميناء العقبة
(١٩٨٢ - ١٩٥٢)



شكل (٤)

التصديرية الرئيسية للاردن اذ كان يمثل ٩٩٪ من جملة حمولة صادرات الاردن عام ١٩٨٢^(١)

ولعل من التغيرات التي يمكن ملاحظتها على حركة النقل في الميناء ظهوره ميناء لنقل الركاب ، حيث بلغ عدد الركاب المستخدمين للميناء ٨٦٩٩٩ راكبا عام ١٩٨١ ويرجع ذلك لسببين أولهما تفضيل جزء كبير من العمالة المصرية الوافدة للعمل بالاردن أو العراق الى استخدام الطريق البحري بدلا من السفر بالطائرات ، وثانيهما ما يشاهده الميناء من كثافة استخدام للعبارات ناقلة السيارات التي تستخدمها العمالة المصرية الوافدة من دول الخليج خاصة الكويت وهي في طريقها لتمضية اجازتها الصيفية بمصر بعد ان أغلق طريق الكويت ببيروت .

العقبة كميناء ترانزيت :

يوضح الجدول التالي تطور حجم تجارة الترانزيت في ميناء العقبة للدول المستخدمة له كميناء ترانزيت .

حجم تجارة الترانزيت في ميناء العقبة (٧٧ - ١٩٨١)

الدولة	١٩٧٧	/	١٩٧٩	/	١٩٨١	/
السنة						
العراق	٣٧٥٨٤	٣٧,٣	٨٢٩٩٠٧	٥١,٤	٣٠٢١٩٩٢	٩٩,٧
سوريا	٥٦٩٧	٥,٦	٥٥٨	٠,٣	٤٦٦	٠,٢
السعودية	٥٣٢٩٨	٥٣,٧	٦٩٩٥٤	٤٣,٤	٦٨٤٧	٢٠,٠
لبنان	٣٣٧٩	٣,٣	٢٣٢٧	١,٥	٨٥٤	٠,٣
الكويت	٥٩٦	٠,٦	٣٢٣	٠,٢	٥٨٩	٠,٢
اليمن			٤٦٦٤	٢,٩	٧	
دول أخرى	٥١٥	٠,٥	٤٦٧	٠,٣	٩	
جملة الترانزيت	١٠١٠٤٢	١٠٠	١٦١٢٠٠	١٠٠	٣٠٣٠٧٦٤	١٠٠
الجملة العمومية	١٣٨٩٣٩٠		٢٣٠١٣٦٩		٥٨٠٤٦٨٦	
نسبة الترانزيت الى الجملة العمومية	٧,٣		٧,٠٠		٥٢,٣	

المصدر : مؤسسة الموانئ ميناء العقبة ، ثلاثون عاما من البناء ، مرجع سبق ذكره ، ص

٣٩

١ - بلغت جملة الصادرات الأردنية ٣٥٢٤٦٦٦ طنا عام ١٩٨٢ ، كان نصيب صادرات

الفوسفات منها ٣٤٨٩٥٩٩ طنا أي حوالي ٩٩٪ من جملة الصادرات الأردنية

المصدر : مؤسسة الموانئ ، ميناء العقبة - ثلاثون عاما من البناء ٥٢ - ١٩٨١ ، قسم

العلاقات العامة والاحصاء ، بدون ، ص ٣٤

يتضح من الجدول السابق انه حتى عام ١٩٧٧ كانت تجارة الترانزيت لا تمثل الا حوالي ٧٪ من جملة التجارة الواردة عن طريق العقبة . كانت السعودية والعراق هما الدولتان الرئيسيتان المستخدمتان للميناء لتجارة الترانزيت ، كما يتضح أيضا أن نفوذ الميناء في هذا المجال وصل الى اليمن جنوبا والكويت شرقا وسوريا ولبنان شمالا . ولقد تغيرت الصورة كثيرا في عام ١٩٨١ حيث اصبحت تجارة الترانزيت تمثل حوالي نصف حجم التجارة الواردة للميناء واصبح العراق يكاد يكون المستخدم الوحيد لهذا الميناء - وذلك يوضح اثر التشابه الواضح سياسيا بين كل من الاردن والعراق باعتبارها من الدول الحبيسة واثرا حرمان الأخيرة من واجهتها البحرية الضيقة حيث أصبحت العقبة بديلا عن موانئ العراق على الخليج العربي بعد اشتعال الحرب مع ايران .

أما عن حركة البضائع الواردة الى الميناء حسب بلد المنشأ خلال عام ١٩٨١ فانه يتضح الآتي من تحليل (شكل ٥) .

- تحتل الولايات المتحدة واسبانيا واليونان واليابان المراكز الاربعة الأولى حيث بلغ نصيب مساهمتها مجتمعة حوالي ٣٥٪ من جملة واردات ميناء العقبة ، بينما تساهم كل من ايطاليا وبلجيكا وفرنسا والمانيا الغربية والاتحاد السوفيتي والبرازيل بحوالي ٥٪ .

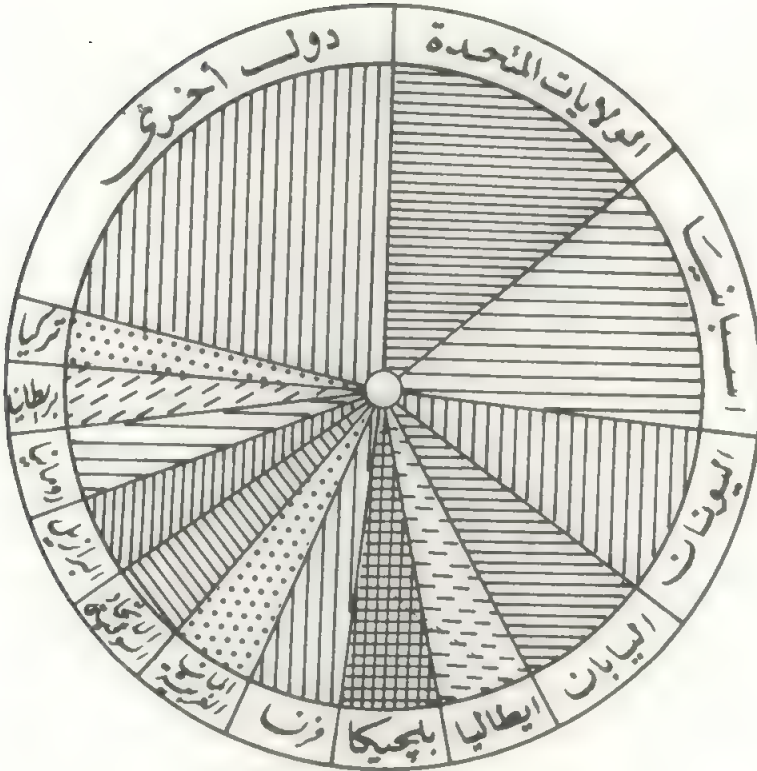
- أما عن التوزيع الجغرافي لهذه الواردات حسب بلد المنشأ فيلاحظ ارتفاع نصيب مساهمة دول حوض البحر المتوسط اذ تبلغ نسبة مساهمتها مجتمعة حوالي ٣٥٪ من جملة واردات الميناء . وتحتل اسبانيا (١٢٪) واليونان (٨٢٪) مركزا متقدما في هذا المجال .

- تمثل الواردات من دول اوربا باستثناء المتوسطية منها حوالي ٢٥٪ ، وتعتبر فرنسا وبلجيكا والمانيا اهم الدول الاوروبية المصدرة للعقبة في ذلك العام .

- وأما القارة الآسيوية فان وارداتها تكاد تأتي في معظمها من دول شرق وجنوب شرق آسيا . وتعتبر اليابان المصدر الآسيوي الأول الى الميناء (٦٨٪) ويبلغ مساهمة مجموع الدول الآسيوية الأخرى حوالي ٨٪ فقط من جملة واردات العقبة في ذلك العام .

- يكاد يقتصر مساهمة الأمريكتين على ما تصدره كل من الولايات المتحدة (١٣٧٪) - والبرازيل (٤٢٪) ، أما استراليا وأفريقيا فهما يأتيان في

شكل (٥)



التوزيع الجغرافي لواردات الأردن عبر ميناء العقبة

١٩٨١

ذيل قائمة الأقاليم المصدرة إذ لا يتعدى نصيب مشاركة كل منهما عن ٥٪ من جملة وارداته
- تقل نسبة مشاركة دول العالم العربي ولا يظهر بينها سوى المغرب وليبيا
ومصر والسعودية ولا تزيد مساهمتهم جميعاً عن ٥٪ من جملة واردات
العقبة في تلك السنة .

- يتضح من ذلك أن التوجيه الجغرافي لواردات الأردن هو مع نصف الكرة
الغربي وليس الشرقي ولعل ذلك يزيد من أهمية قناة السويس بالنسبة
لتجارة العقبة خاصة مع عدم امكانية استخدام ميناء بيروت كما اتضح
سابقاً .

من العرض السابق يتضح ان موقع العقبة على رأس خليجها ظل -
كما رأينا - على جانب كبير من الأهمية . تعاقب عليه عدد من مراكز
الاستقرار احتل كل منها موضعاً يختلف - أحياناً - عن الآخر ، كان
آخرها مدينة العقبة الحالية وتوأمها الجغرافي - وليس السياسي - إيلات
على الجانب الآخر من رأس الخليج .

ويمكن أن نميز محورين للعلاقات المكانية بين العقبة وما حولها :
أولهما المحور الشمالي الجنوبي بين الشام شمالاً واليمن جنوباً عبر البحر
الأحمر أو أراضي الحجاز وتهامة برأ (شكل رقم ٣) يعضد هذا المحور
التوجيه الإداري للعقبة نحو الجنوب .^(١) ولقد ارتبط ازدهار ونشاط مدينة
العقبة بنشاط التجارة عبر هذا المحور ، حدث هذا أيام الأنباط والرومان
ومن بعدهم طريق الحج العربي ، بينما تدهورت المدينة مع انتكاس
وكساد التجارة عبر هذا الطريق كما هو الحال عند اكتشاف طريق الرأس
وانتقال التجارة إليه وتحول البحر الأحمر إلى قفو مغلق .

أما المحور الثاني فهو عرضي بين الخليج العربي وموانيه شرقاً
وموانى فلسطين الجنوبية - خاصة غزة - ومصر غرباً . هنا نلاحظ أن
تدهور أو ازدهار مدينة العقبة كان رهناً بالمنافسة بين موانئ الخليج
وموانى البحر الأحمر خاصة المصرية منها هذا من ناحية ، ومسار خط
التجارة بين الشرق والغرب من ناحية أخرى فهو تارة يمر بالعقبة فتزدهر

١ - صلاح الدين بحيري ، جغرافية الأردن ، مرجع سبق ذكره ، ص ١٥

وتارة يمر بحلب وتدمر فتتدهور وتضمحل حينئذ . وكذلك الحال مع طريق الحج المصري الذي الذي كان مروره بالعقبة يعني إزدهاراً بينما بعدها عنه كما هو الحال أيام الصليبيين أفقدها أهميتها ^(١) .

ولقد أثر شق قناة السويس على أهمية العقبة كما أثر فيها أيضاً تطور الخريطة السياسية للمنطقة العربية والتي كان من أهم أحداثها قيام الكيان الصهيوني عام ١٩٤٨ ، ثم الحرب الأهلية اللبنانية عام ١٩٧٥ ، وأخيراً الحرب الإيرانية العراقية عام ١٩٨١ . كان من أثر هذين العاملين ظهور أهميه موقع العقبة للأردن تلك الدولة الحبيسة التي أصبحت العقبة نافذتها الوحيدة لتطل منها على العالم الخارجي بل وأصبحت نافذة للعراق أيضاً كما إتضح سابقاً .

١ - عبد الفتاح محمد وهيبه ، جغرافية المدن ، مرجع ذكره ، ص ٤٥ .

ثانيًا: معطيات المكان الطبيعي

يمثل الموضع الذي تقوم عليه المدينة عنصرا ذا أهمية بالغة في حياة المدن التجارية بوجه عام والموانئ منها بوجه خاص . يعتبره البعض أساس وجود الميناء من خلال ما تمنحه الطبيعة من عوامل قيامه ونجاحه في أداء وظيفته ؛ من مكان فسيح يتيح حرية الحركة ومدخل سهل ومياه عميقة ومدى متوسط لحركة المد ومناخ مناسب^(١) وهي عناصر يقل تواجدها مجتمعة في مكان واحد ، ولذلك كثيرا مايتدخل الانسان لتعديل عناصر الموضع بما يكفل نجاح الميناء في أداء وظيفته .

لقد نمت العقبة في موضع منحته الطبيعة العديد من المميزات التي من أهمها عمق المياه مما يتيح قيام ميناء ناجح ، لأن طبغرافية الساحل لها دور هام في ذلك . إن التكوين الصدعي لخليج العقبة باعتباره جزءاً من الأخدود الإفريقي العظيم كان له أثره في انخفاض الساحل بشكل واضح عن المناطق المحيطة به . وتميل منحدرات البنية الداخلية بشدة من حافة الماء مباشرة الى قاع البحر بحيث لا يبعد خط عمق ٢٠ قامة أكثر من ١٥٠ مترا عن شاطئ البحر ، وبالتالي فقد أمدت الطبيعة الميناء بحاجز محكم للأمواج^(٢) . وتتميز منطقة الميناء أيضا بالهبوط العام وذلك بميل أرضية الخليج نحو الشاطئ الشرقي خلال زمن جيولوجي حديث نسبيا^(٣) . ومن ناحية أخرى يقل عمق المياه الضحلة شمال منطقة الميناء فهي تقل عن ثلاثة أمتار مما يؤدي الى الحد من امتداد منشآت الميناء نحو الشمال وذلك من شأنه أن يؤمن المجال للحفاظ على المنطقة السياحية في هذا الجزء كما سيتضح فيما بعد .

رغم أن موضع المدينة يتراعى عند اقدام منحدرات الجبال فوق مجموعة من المراوح الفيضية المتلاصقة والتي تؤلف مخارج الأودية

1 - Weigend G.G., Some Elements in The Study of port Geography, in, Mayer H.M. & Kohn C.F., eds, op. Cit., p. 365.

2 - Beheiry S., op.Cit., p. 9.

3 - Ibid.

المنحدرة الواحد تلو الآخر تجاه المدينة ، فإن الساحل يتميز بخلوقاعه من الرواسب الفيضية التي تجلبها أودية الصحراء من الداخل ، وذلك نتيجة لبروز إحدى الحافات التلية على الجانب القافز من الصدع شرقي الميناء مباشرة مما كان سببا في تحول مجاري الأودية بعيدا عن المكان الذي أقيمت عليه الأرصفة . ولذلك فقد أمن الخليج خطر هذه الارسابات وامكانية انظماره السريع . وتعمل تيارات المد الربيعي على سحب ما يمكن أن يرسب على الشاطئ الى نطاق المياه العميقة فلا تتعطل حركة السفن في الميناء ، كما تضمن نوبات المد المنتظمة تنظيف القاع تباعا من الرواسب بطريقة طبيعية دون الحاجة الى عمليات التطهير الصناعي (١) . ولعل من ايجابيات الموضوع هنا دعمه لعناصر الوظيفة السياحية ، ويتمثل ذلك في مجمعات الشعاب المرجانية التي توجد على الساحل الممتد من الحدود السعودية حتى أقصى الاجزاء الشمالية الشرقية من خليج العقبة غير بعيدة عن الساحل .

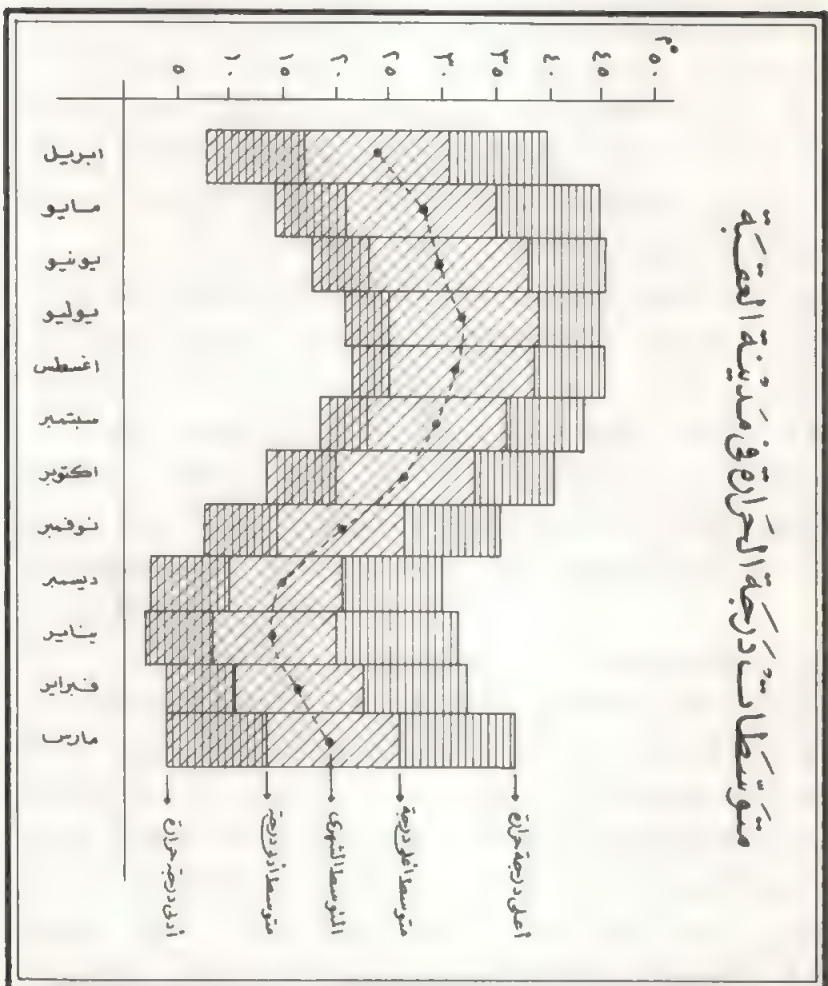
وقد ساعد على تكون الشعاب المرجانية ارتفاع الحرارة وشدة ملوحة مياه الخليج وصفائها ، ولذلك ينعدم وجودها أمام مصبات الأودية في مياه البحر الأحمر . وتضفي هذه الشعاب المرجانية على الحياة البحرية في الخليج نوعا من الغنى والتنوع . وتمثل جاذبيتها قاعدة اساسية مدعمة للسياحة في العقبة .

واذا كان المناخ أحد عناصر الموضوع فإن له أيضا خصائصه المميزة التي تؤثر في الحياة العمرانية لمدينة العقبة واقليمها . وأكثر خصائص المناخ وضوحا انقسام السنة المناخية الى فصلين : صيف وشتاء دون وضوح الاعتدالين بينهما (شكل ١٦) . أما فصل الصيف فهو طويل حار نسبيا (مايو - اكتوبر) حيث تتراوح درجة الحرارة خلال هذه الفترة بين ٢٢ - ٢٢ م . وترتفع الحرارة كثيرا عن معدلها العام في شهور الصيف إذ تسجل درجات حرارة فوق الأربعين خاصة خلال شهري يوليو واغسطس . الشتاء هنا فصل دافئ تتراوح فيه الحرارة بين ١٥ م - ١٦ م خاصة اثناء النهار اذ تسجل درجات حرارة تصل القصوى منها في بعض أيام هذا الفصل الى حوالي ٢٢ م مع جو مشمس وسماء صافية خالية من

١ - صلاح الدين بحيري ، جغرافية الاردن ، مرجع سبق ذكره ، ص ٢٢٣ .

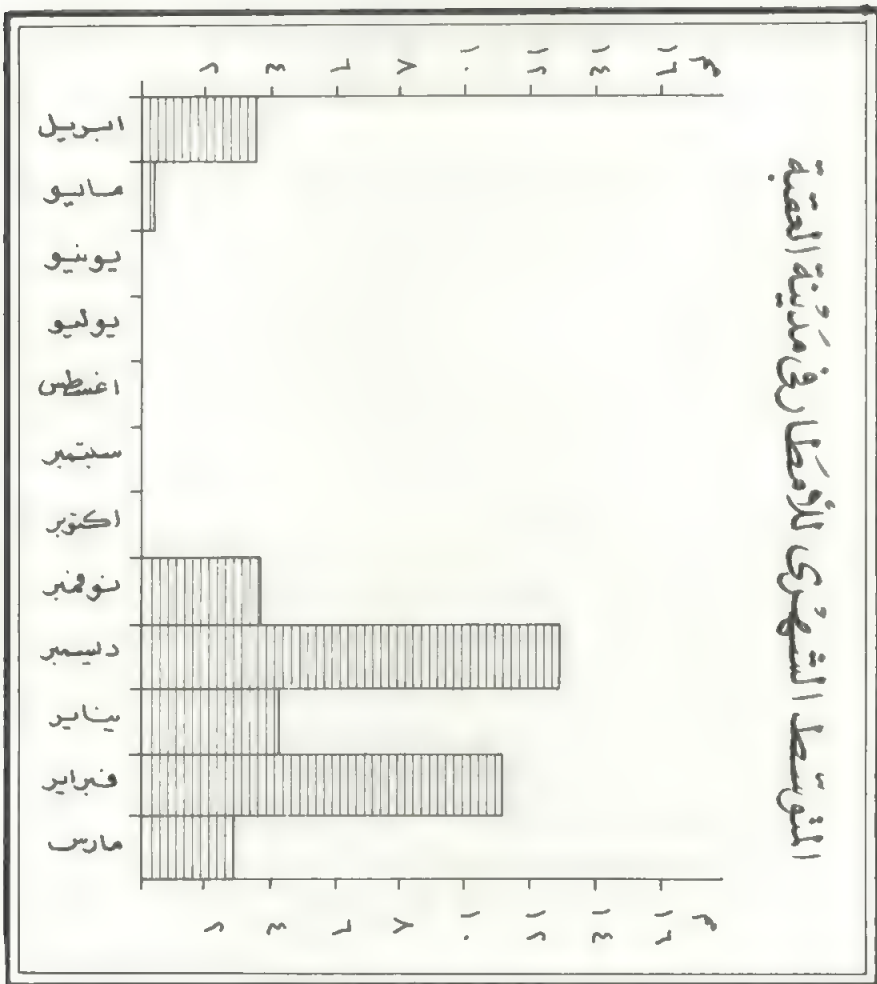
شكل (١١)

متوسطات درجة الحرارة في مدينة العتبة



(شكل ٦ ب)

المنقسط الشهري للأمتل في مدينة العتبة



السحاب تقريبا . أما الأمطار فهي قليلة للغاية إذ لا يتعدى متوسطها السنوي ٣٠ سم تسقط كلها خلال فصل الشتاء موزعة على شهوره دون تركيز واضح (شكل ٧) وتتراوح الرطوبة النسبية بين ٢٨٪ في مايو ، ٥٢٪ في ديسمبر ، وربما تسجل مقدارا اعلى من ذلك قليلا على الساحل الجنوبي . أما في الشتاء فهي تتميز بعدم الاستقرار ، إذ ترتفع أحيانا خاصة مع هبوب رياح جنوبية فتتراوح في هذا الفصل بين ٣٠ - ٩٠٪ بوجه عام (شكل ٧) .

من ذلك يتضح ان العقبة - وهي تطل على الخليج - لا تمثل مصيفا لسكان الاردن بقدر ما تمثل مشتى عالميا يقصده الكثير من سكان الشمال الاوروبي ليستمتعوا بجو هذا الفصل . وتعتبر الطبيعة الجبلية المحيطة بالمدينة مع دفء مياه الخليج وصفاء مياهه والشعاب المرجانية والشمس الساطعة ، وقربها من بعض المناطق الأخرى ذات الجاذبية السياحية مثل منطقة وادي رم والبتراء ، وكلها عوامل معضدة للسياحة خاصة في فصل الشتاء .

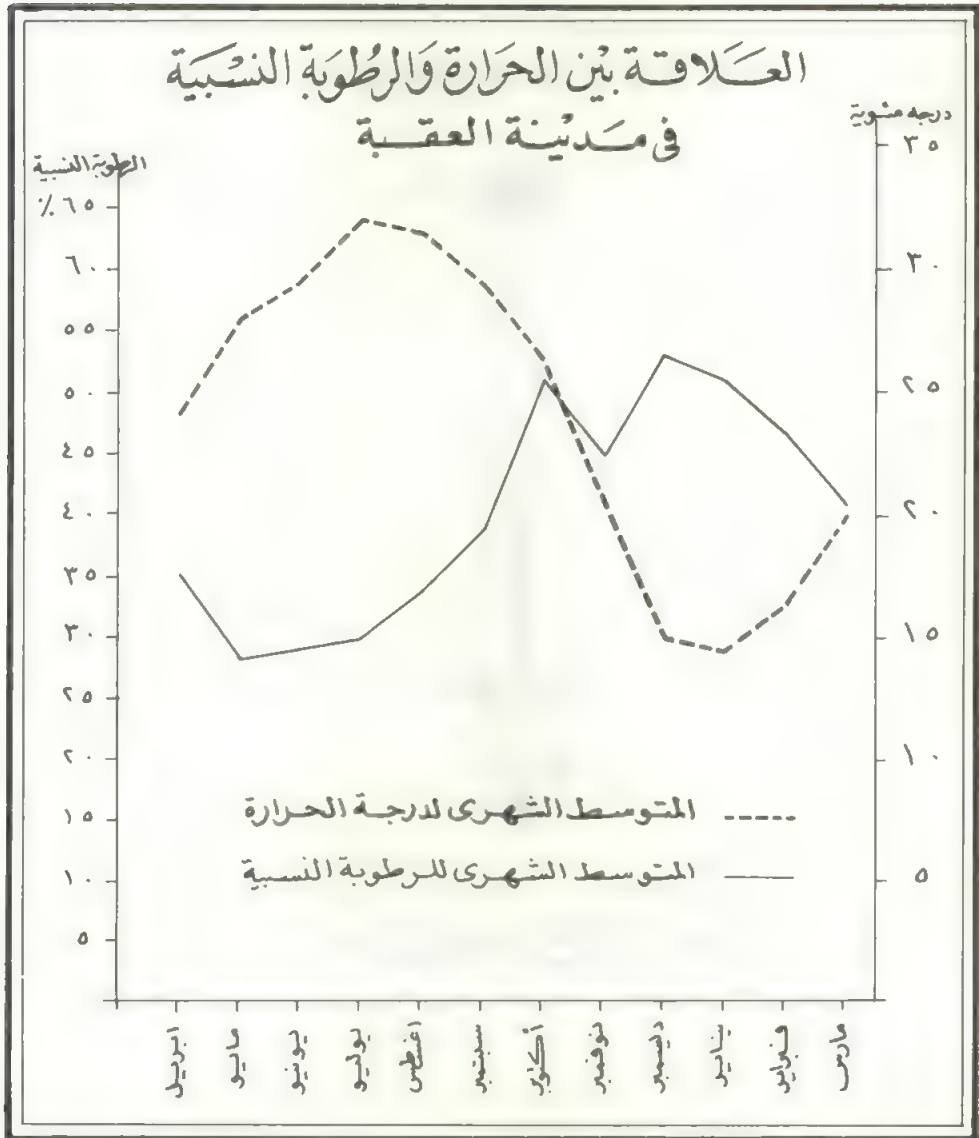
ويشترك المناخ مع البنية في توفير ظروف مواتية لامداد العمران بحاجته من المياه في هذه البيئة الصحراوية الجافة ذات الامطار القليلة . تحصل المدينة على حاجتها من المياه من مجموعة آبار وادي اليتم ، الذي يصفى مياه حوض صحراوي تربو مساحته على ٨٧٠ كيلو مترا مربعا ويمتد شمالا بشرق حتى مرتفعات رأس النقب الرطبة .^(١) وتستمد الآبار مياهها من مصدرين أولهما الترشيح المباشر من المياه المتدفقة في مجرى الوادي ، وثانيهما هو ما يتجمع في هذا الحوض متتبعا للانحدار الاقليمي لارض المنطقة نحو الجنوب حيث يساعد على ارتفاع مستوى منسوب الماء الباطني ليصل الى منسوب ٢١ مترا تحت السطح في منطقة حفر الآبار .^(٢) هذا وقد بلغ معدل الانتاج اليومي من هذه الآبار حوالي ٦٥٠٠ مترا مكعبا يوميا وذلك في عام ١٩٨٠ .^(٣)

1 - Beheiry S., op.Cit., P. 12.

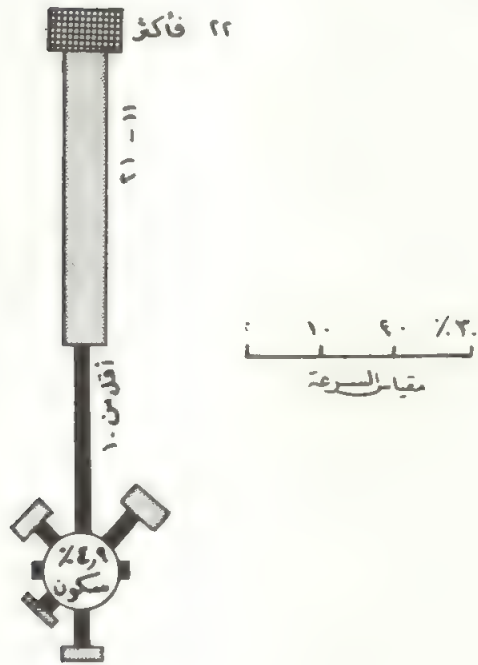
٢ - صلاح الدين بحيري ، جغرافية الاردن ، ص ٢٢٤

3 - Ministry of Municipal and Rural Affairs, Master plan For Aqaba and South Coast, 1981, (unpublished) p.38.

شكل (٧) ١



شكل (٧) ب



اتجاه الرياح وسرعتها في العقبة

سلبيات الموضع :

إذا كانت هذه هي إيجابيات الموضع التي ساندت أهمية الموقع ، فإن للموضع أيضاً سلبياته ومشاكله التي تمثل عوائق تقف في وجه نمو وتطور عمران المدينة . ولعل من أهم هذه المعوقات :

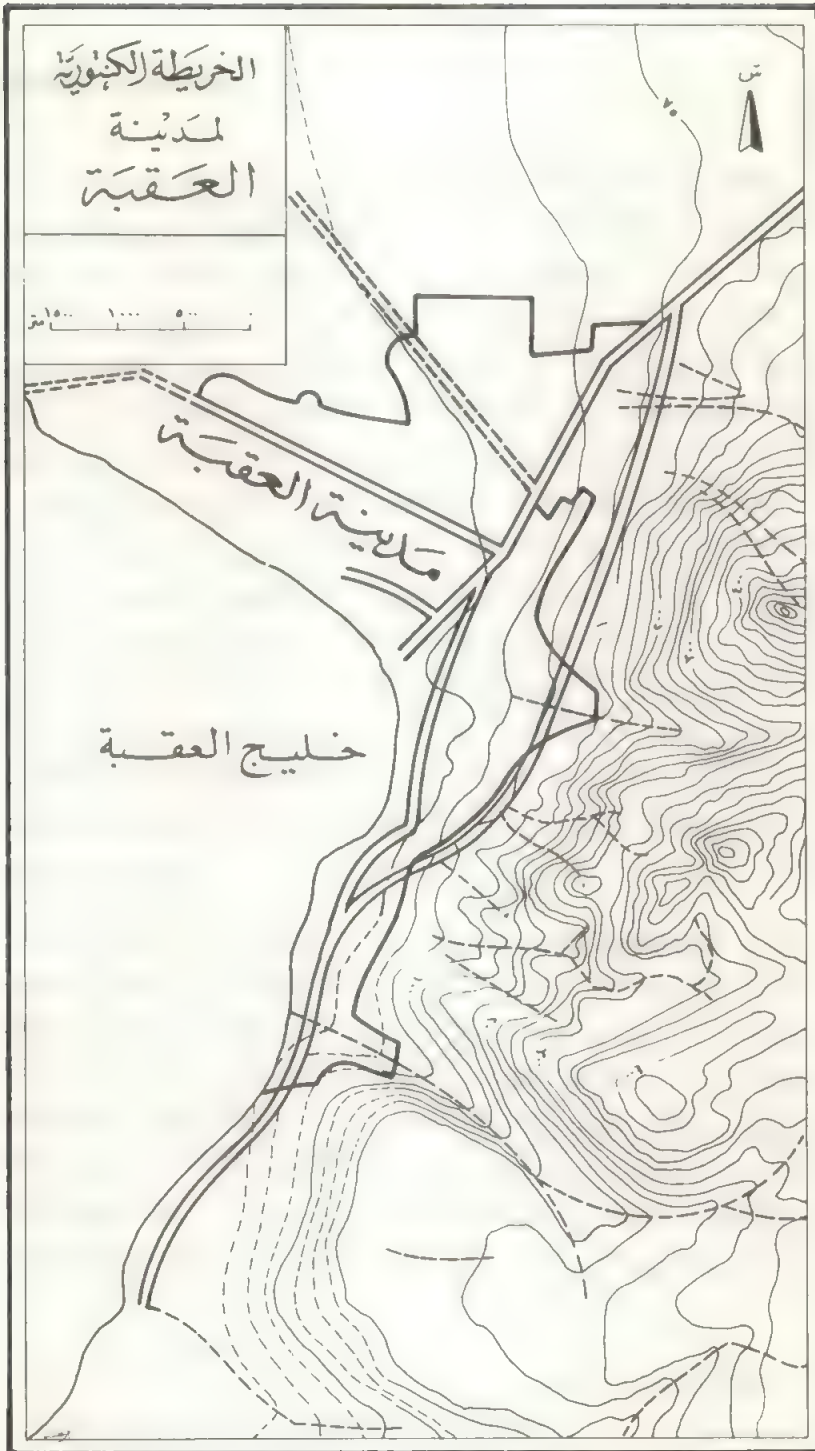
١ - إذا كان موقع المدينة على الساحل أمدها بأسباب وجودها ونموها ، فإن الموضع هنا لا يوفر ساحلاً ممتداً تستطيع أن تنمو المدينة على طول واجهته بحرية كافية وتنمي وتطور ميناؤها أيضاً بنفس القدر والسهولة حتى يمكن أن يواكب الحركة التجارية النامية والمتزايدة فيه ، فلم يكن طول هذا الساحل يزيد عن ثمانية كيلومترات . وكان عقبة كبيرة أمام نمو الميناء مما دفع الأردن الى أن تجري مفاوضات مع شقيقتها المملكة العربية السعودية إنتهت باتفاق على أن تمنح السعودية حوالي ١٧ كيلو متراً من الساحل السعودي للأردن مقابل مساحة مناظرة من البر الأردني^(١) ، وذلك في محاولة من الأردن لتوفير إمكانات أكبر تمكنها من توسعة الواجهة البحرية وتسهيلات الميناء . ويلاحظ أن النمو المتزايد للحركة في الميناء أصبحت الارصفة معه عاجزة عن أن تفي باحتياجات هذه الحركة لذلك كثيراً ما تفرغ بعض السفن في عرض الخليج بواسطة عوامات صغيرة .

٢ - إن قيام المدينة على مجموعة من المرواح الفيضية لاودية منحدرة من مجموعة الجبال التي تحتضن المدينة لا توفر لها امتداداً سهلاً في كافة الاتجاهات مما حصر العمران في مساحة محدودة . وإلى الجنوب من الميناء الحالي يحد الساحل جبال البريج التي تبرز حافتها التلية الى مياه الخليج مباشرة جنوب ميناء الفوسفات ، (شكل ٨) مما يحد من فرص التوسع العمراني في هذا الاتجاه^(٢) . أما شمالاً فإن امتداد العمران في هذا الاتجاه يعتبر أمراً غير محمود أو مرغوب فيه لأن الرياح الشمالية التي تهب معظم فصول السنة تكون أحياناً قوية مصحوبة بعواصف رملية

1- Beheiry S., Op.cit.,p. 13.

٢ - صلاح الدين بحيري ، جغرافية الاردن ، ص ٢٢٣ .

شكل (٨)



المصدر: مكبرة عن الخريطة الطبوغرافية للمساحة ١ : ١٠٠٠٠٠

تحمل معها الكثير من الازعاج والضرر لعمران يمكن أن ينمو في هذا الاتجاه^(١) .

٣ - قامت العقبة في بيئة صحراوية جافة قليلة الامطار ، مما كان له اثره في قلة موارد المياه . وتمثل هذه احدى المشكلات الرئيسية التي تواجه العمران النامي للمدينة فقد أصبح مخزون الماء الجوفي لأبار وادي اليتم - السابق الاشارة اليه - لا يفي باحتياجات المدينة . وحتى مع التحول - كما هو مخطط - الى استخدام مخزون مياه قاع الديسه ، فانه من المتوقع أن تمثل مشكلة إمداد المدينة بحاجتها من المياه في المستقبل اكبر مشكلات التنمية الحضريه في منطقة العقبة إذا لم يتم اكتشاف مصادر اخرى قريبا خاصة مع النمو المتوقع لقطاع الصناعة في الاقليم . ولقد اثبتت الدراسات وجود هوة كبيرة بين ما يمكن توفيره من مصادر المياه - أخذة في الاعتبار استخدام مياه قاع الديسه في المستقبل القريب - والطلب على المياه في المستقبل بقدر يتراوح بين ٣ - ٥ مليون متر مكعب سنويا من المياه . وقد يصل هذا المدى الى قدر يتراوح بين ١٤ - ١٥ مليون متر مكعب سنويا إذا أخذ في الاعتبار المشاريع المخطط لها والمتوقع اقامتها بالمنطقة في المستقبل^(٢) .

٤ - كان للموضع في تلك البيئة الصحراوية والانقطاع الكبير بينها وبين المعمور الاردني ، وقلة موارد المياه ، وفقر امكانات قيام بيئة زراعية ناجحة أثره في حرمان المدينة من وجود ظهير زراعي لها يضمن امدادها بما تحتاجه من المواد الغذائية (الخضروات والالبان) . لذلك نجدها تعتمد كثيرا في ذلك على انتاج مزارع غور الصافي التي تبعد عنها حوالى ٧٥ كيلو مترا .

١ - من شكل (رقم ٧) والخاص بوردة الرياح في مدينة العقبة يتضح ان اكثر من ٤٠ / من سرعات الرياح التي تردد بها على المدينة تزيد عن ١١ كم / الساعة بينما تهب ٥٪ منها بشرة تفوق ٢٢ كم / ساعة من هذا الاتجاه ، ولا تكاد تسجل اى من الاتجاهات الاخرى هذه السرعات حيث معظمها تسجل سرعة اقل من ١٠ كيلو / ساعة .

٢ - المصدر : ministry of Municipal and Rural Affairs, op.cit, p.7

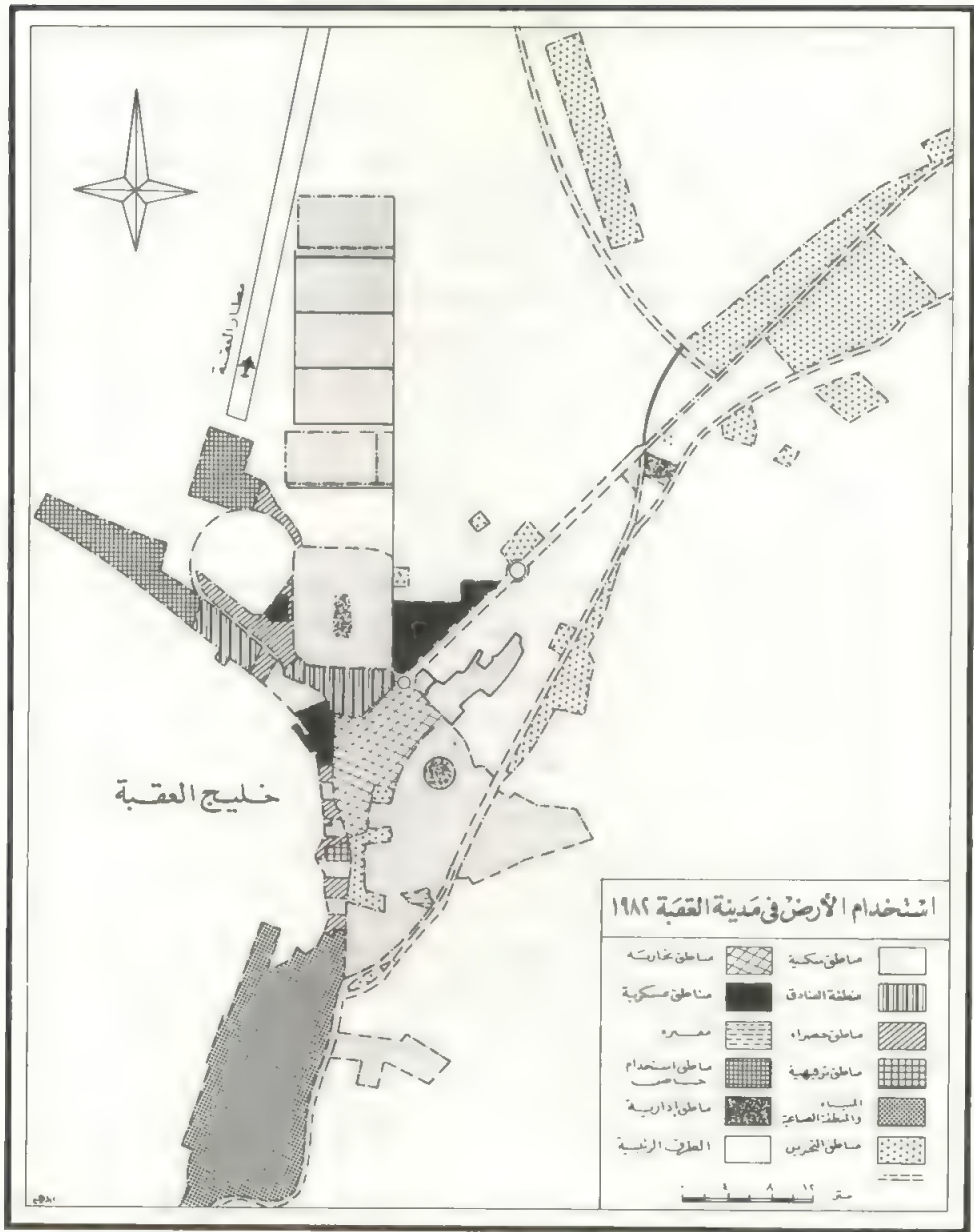
ثالثاً : استخدام الأرض في مدينة العقبة

تمثل خريطة استخدام الأرض في المدينة انعكاساً واضحاً لما تقدمه البيئة الحضرية بعناصرها المختلفة من إمكانات يستغل من خلالها السكان أرض مدينتهم ، لذلك من الطبيعي أن تختلف خريطة استخدام الأرض من مدينة إلى أخرى تبعاً لتباين واختلاف العناصر الطبيعية المرتبطة بوضع كل منها . ومن ناحية أخرى تعكس التغيرات التي تطرأ على هذه الخريطة أبعاداً أخرى مثل تطور ونمو أهمية عنصري الموقع والموضع ونمو علاقات مكانية جديدة بين المدينة وما حولها من أقاليم .

وعلى ضوء إمكانات الموقع والموضع فإن مدينة العقبة تقوم بدورها من خلال وظيفتين رئيسيتين هما : الوظيفة التجارية ممثلة في النشاط الذي يمارسه ميناء العقبة التجاري ، وثانيهما الوظيفة السياحية التي أولاهها المخطط في العقبة - في مرحلة من مراحل تخطيطها - الكثير من الاهتمام والرعاية مستنداً على ما يملكه الاقليم من عناصر داعمة لنجاح هذه الوظيفة . أما أنماط الاستخدام الأخرى فتمثلها منطقة الأعمال المركزية والمناطق الترفيهية والمناطق الصناعية . . . الخ (١) .

تتميز خريطة استخدام الأرض في مدينة العقبة بعدد من الخصائص ، من أوضحها سرعة تغيرها ، مما يعكس استجابة الإنسان لتغير أهمية المكان من خلال بعدية الموقع والموضع ، فقد نمت المدينة من قرية صغيرة للصيادين قابضة على الشاطئ لا يزيد عدد سكانها عن بضع مئات من الأفراد إلى مدينة حديثة يلعب المخطط دوراً هاماً في تخطيطها وتوجيه نموها ليواكب بذلك ما يطرأ على خريطة استخدام الأرض من تغير يمكن أن يستوعب به إمكانات وتوقعات المستقبل . لا يكاد يجد المتجول في المدينة أثراً واضحاً لنواة عمرانها القديم باستثناء بضع مساكن قديمة تقع إلى الشمال من مدينة العقبة وفي منطقة وادي شلاله ، ولذلك يمكن

١ - كثير من الملاحظات والمشاهدات عن خريطة استخدام الأرض في المدينة تمت من خلال زيارتين ميدانيتين قام بها الباحث لمدينة العقبة كانت أولهما في يوليو ١٩٨٢ والثانية في يناير ١٩٨٣ .



شكل (٩)

القول إن العقبة الحالية مدينه حديثة . ويمكن على ضوء خريطة استخدام الارض الحاليه بالعقبه (شكل ٩) أن تحدد انواع الاستخدام الرئيسية في المدينه في الآتى :

١ - المنطقة السكنية :

تشغل المساكن حوالى مائتى هكتار مربع من المعمور المبنى من ارض المدينه . وهى بذلك تعد من اكبر مساحات الاستخدام اذ تمثل حوالى ٦٠٪ من هذه المساحة . ويمكن أن تميز فيها بين منطقتين سكنيتين بالمدينه ، المنطقة السكنية القديمة والمنطقة السكنية الحديثة التى تضم المنطقتين الأولى والرابعة ومنطقة إسكان ذوى الدخل المحدود ومناطق اسكان البدو ورجال الجيش والعاملين فى الميناء ، وذلك على النحو التالى :

١ - المنطقة السكنية القديمة :

تقع على طول الشاطئ فيما بين الميناء الحربى والميناء التجارى . ولم يبق منها سوى عدد قليل من المنازل المبعثرة دون نظام أو نسق عام . ويقدر عددها بحوالى مائه وخمسين منزلاً^(١) . ولقد نمت هذه المنطقة وامتد عمرانها فى منطقة وادى شلاله الى الشرق من هذه المنطقة عابرة الطريق فى اتجاه هذا الوادى لتمثل امتداداً أحدث للمنطقة السكنية القديمه والتى تنمو هى الاخرى فى غياب خطة تنظم عمرانها ودون توفر عناصر البنيه الأساسية ، فهى تنمو بطريقة عفوية عضوية لتلبى حاجة سكانها ولتمثل فى نفس الوقت مظهراً عمرانياً سيئاً يميز عمران المدينة الحالى . وتتكون فى معظمها من منازل ذات طابق واحد يدخل فى بنائها الحجاره أو الطابوق الاسمنتى واسقف البعض منها من الصفيح (الشينكو) وشوارعها غير مستقيمه ضيقه وكثيراً ما يبرز أحد المنازل فى الطريق ليسد جزءاً منه . وتمثل المنطقة بصورتها الحالية - منطقة متدهورة عمرانياً
Slum Area
وتوجد بها أعلى كثافة سكانية فى المدينة اذ يبلغ عدد سكانها حوالى ٢٥ الف نسمة وكثافتها ٤٠٠ نسمة / هكتار^(٢)

1- Ministry of Municipal & Rural Affairs, op.cit.,p.6.

2- Ibid., p.16.

ب - المنطقة السكنية الحديثة :

مع تطور أهمية العقبة - كما اتضح سابقا - تطور ونما عمرانها ، وكان لا بد من مواجهة النمو السكانى الذى شهدته العقبة والذى قفز بعدد سكانها من حوالى تسعة آلاف نسمة عام ١٩٦١ الى حوالى ٤٠.٠٠٠ نسمة عام ١٩٨١^(١).

هدف المخطط الى تنمية المنطقة السكنية وبدأ البناء الى الشمال بين المنطقة التجارية شرقا والسياحية غربا . تم انشاء المنطقتين الاولى والثالثة غرب طريق العقبة - عمان فيما بين الطريقين الدائريين خلف منطقة الفنادق مباشرة . تلى ذلك انشاء منطقة اسكان ذوى الدخل المحدود الى الشمال من المنطقة السابقة ، وهنا تم البناء بالجهود الذاتية للأفراد تحت اشراف هندسى حكومى . ويجرى حاليا بناء المنطقة السكنية الرابعة الى الشمال من المنطقة السابقة موازيا لطريق العقبة - عمان . وهناك منطقة سكنية محدودة المساحة تتكون من ست مبان كل منها من اربع طوابق لاسكان رجال الجيش . ومن المتوقع ان تضم هذه المنطقة الى المنطقة السكنية الخامسة التى تقع الى الشمال الشرقى من نقطة تقاطع الطريق الصحراوى مع الطريق الدائرى^(٢) . ويقع اسكان عمال وموظفى الميناء جنوبا فيما بين الطريق السريع وطريق الكورنيش ويتكون من ثمانى عشرة وحدة كل منها من ثلاثة طوابق . وهناك منطقة سكنية أخرى لعمال الميناء تقع الى الجنوب من المنطقة السابقة فى اتجاه التلال مواجهة للميناء تتكون من ٢٠ فيلا وتسعة مبان كل منها تتكون من أربعة طوابق .

٢ - المنطقة التجارية :

يكاد يقتصر وجود الوظيفة التجارية على منطقة محدودة تمثلها منطقة الاعمال المركزية فى العقبة ، والتى تتميز بعدد كبير من الخصائص والملامح المميزة .

من أهم هذه الخصائص هو انتقالها مع نمو العمران من منطقة الى

1- Ibid., p.12

2- Ibid., p.7

أخرى حيث تزال المنطقة القديمة وتندثر تقريبا وتحل محلها المنطقة الجديدة . كانت المنطقة التجارية في العقبة القديمة تقع بالقرب من القلعة نواة العمران آنذاك ، ومع نمو العمران في أوائل هذا القرن وخروجه بعيدا عن القلعة انتقل قلب المدينة التجاري الى منطقة السوق التجاري القديم الذي كان يقع على بعد حوالي مائتي متر الى الشرق من القلعة القديمة . تحده غربا القلعة وجنوبا سكن الموظفين وشرقا المنطقة السكنية ، وشمالا مسجد العقبة القديم ومكتب البريد القديم .^(١) نشأت هذه المنطقة التجارية على طول امتداد شارعين يقطعان المدينة والمنطقة التجارية من الشمال إلى الجنوب وتمثلان في الوقت نفسه امتداداً للطريق الذي يربط العقبة بباقي اجزاء الأردن ، لذلك قامت فيه الكثير من الخدمات التي يحتاجها مستخدمو الطريق . ومع نمو عمران المدينة وزيادة كثافة الحركة على هذين الشارعين اصبح موقع القلب التجاري غير مناسب ، كما ان امتداد العمران في اتجاه الشمال - كما خطط له - أفقد المركز التجاري موقعه المتوسط لذلك بدأ التفكير في انشاء المنطقة التجارية الحديثة .

بعد الانتهاء من بناء المنطقة التجارية الحالية عام ١٩٦٩ وفقا لمخطط المدينة حينئذ بدأت الهجره من المنطقة التجارية القديمه الى الحديثه التي تقع الى الشمال منها والتي يحدها مسجد العقبة القديم والمنطقه السكنية القديمه جنوبا . وشارع الكورنيش ودار البلدية غربا وشارع مدرسه البنات شمالا وشرطة العقبة وبعض مباني المنطقة السكنية الرابعة شرقا^(٢) . وتتكون منطقة الاعمال المركزية الحديثة هذه من قطاعات ثلاث : الاولى والثانية والثالثة ، متتابعه من الجنوب الى الشمال . وتمتاز المنطقة بكونها مخططة مما يسهل ارتيادها ويقلل من مشكلات الازدحام بها . ويخترق المنطقة شارع رئيس يتوسطه ساحة لانتظار السيارات وموقف لسيارات الاجره . ويتجمع بالمنطقة العديد من المحلات المتنوعه الانشطه وكذلك فروع لكثير من البنوك ، ودور للسينما ، وبعض الفنادق المتواضعه وعدد من المطاعم والمقاهي .

من السمات المميزة لهذه المنطقة أيضا وجود حديقة عامة وسط المنطقة

١ - موسى عبود السمحه ، مدينة العقبة ومينائها ، ص ١٣٥ .

٢ - المرجع السابق ص ١٣٦

التجارية الاولى ، وكذلك قلة المساكن الخاصة وعدم وجود تخصص سلعى فى كل من المناطق الثلاث . ويعد جزؤها الجنوبى (المنطقة التجارية الاولى) أكثر اجزائها نشاط . وقد حرص المخطط هنا عل أن يستفيد من الشوارع الخلفية للمنطقة فى تخصيصها لبعض الانشطة مثل محلات الخضروات والقصابين وبعض الورش مما كان له أثره فى إضفاء طابع مميز على المنطقة .

بالإضافة الى منطقة الاعمال المركزية هذه ، هناك مناطق تجارية صغيرة محدودة المساحة مبعثرة بحيث لا يمكن ضمها فى مساحة واحدة تبدو على خريطه استخدام الارض منطقة تجارية . هناك مركز تجارى يضم ايضا بعض الخدمات الطبية فى المنطقة السكنية الاولى ، وبعض المحلات المبعثرة فى منطقة اسكان ذوى الدخل المحدود وبعض المحلات التى تنتشر فى منطقة انتظار الشاحنات لتخدم احتياجات السائقين . يوجد عدد كبير من المحلات ذات الانشطة التجارية المتعددة والمتنوعة فى منطقة شلاله السكنية لتفى احتياجات سكانها نظرا لبعدها عن المنطقة التجارية من ناحية ، ونموها بطريقة عفوية تحاول أن توفر لنفسها اكتفاء ذاتيا من الخدمات الاساسية من ناحية اخرى .

٣ - المنطقة السياحية :

أعطى مخطط مدينة العقبة الكثير من الاهتمام لتنمية السياحة فيها حيث تتوافر بالمدينة واقليمها عناصر قيام هذه الوظيفة بنجاح ، من مياه دافئة هادئة صافية وتكوينات مرجانية بديعة المنظر وعناصر كثيره سبقت الاشاره اليها . هذا بالإضافة الى قربها من مناطق سياحية مثل البتراء ، ومنطقة وادى رم ^(١) ومن الطبيعى ان تقترن الوظيفة السياحية بساحل الخليج ، فهى تمتد من الاستراحة السياحية - الواقعة بين الميناء التجارى القديم والميناء الحديث - شمالى الميناء مباشرة حتى منطقة القصور الملكية . ويبلغ طول هذا القطاع من الساحل حوالى ثلاثة كيلو مترات تشغلها عدد من الفنادق . ومما تجدر الاشارة اليه ان الميناء

1 — Beheiry S., Op.cit.,p. 13.

العسكري يقف حاجزا دون استمرار المنطقة السياحية بشكل متصل ،
فالى الجنوب من هذا الميناء يقع فندق شاطئ النخيل ويستمر الشريط
جنوبا حتى الاستراحة السياحية . ومن ناحية اخرى نجد الشاطئ في
امتداده الجنوبي يقتصر على بعض المناطق السياحية الشعبية ، ولا يتمتع
الشريط الساحلي في هذا القطاع بأية عناية فهو شاطئ نظيف ومرافقه
السياحية لا تتوافر فيها الشروط الصحية المطلوبة .

ورغم ان قلعة العقبة تمثل احدى المناطق الاثرية ليس في العقبة
فقط ولكن في الاردن ، فانها لم تلق العناية الكافية بما يتناسب وأهميتها
السياحية . أما الشاطئ في امتداده الشرقي فان قربه من الميناء حال
دون تنميته رغم وجود خطط توصى بتنميته سياحيا .

لقد كانت المنطقة السياحية حتى وقت قريب مقصورة على شريط
من الساحل ولا يزيد عرضها عن مائتى متر ، ولكن مع نمو وازدهار
السياحة بالمدينة وتطور الحركة بالميناء ، نمت وتطورت منطقة الفنادق
لتمثل صفا ثانيا لفنادق الشاطئ في مثلث يمتد بين المنطقة السكنية الاولى
شمالا ومنطقة الشاطئ جنوبا والمنطقة التجارية الثالثة شرقا . ولقد أدى
تجاور ميناء العقبة والمنطقة السياحية وتقاسمها لساحل المدينة والواجهه
البحرية الى حدوث نوع من الصراع والمنافسة بينهما . ويمثل نمو الحركة
في الميناء وتزايدها وما تسببه من ازعاج وتلوث وتحديد لمنطقة الاستماع
بالسياحة الشاطئية خطرا يهدد الوظيفة السياحية بالتراجع والانكماش
امام النمو المطرد لانشطة الميناء والانشطة الاخرى المتصلة به .

٤ - منطقة الصناعة والتخزين :

كان للانقطاع الجغرافي بين العقبة والمعمور الاردني من ناحية ،
واعتماد الاردن على سلع تامه الصنع في معظمها من ناحية اخرى اثره في
جعل العقبة ميناء مرور لبلد نام يستورد معظم حاجياته الضرورية من
الخارج . تنزل الواردات من الخامات والسلع المصنعة أو شبه المصنعة
لتحمل مباشرة الى عمان دون ان يكون للعقبة ادنى نصيب وهى بذلك

تفتقر لقيام مركب صناعى ولو على نطاق ما يسمى بصناعات الموانىء (١).

لذلك نجد المنطقة الصناعية هنا فى معظم الاحيان باستثناء مصنع الاسمدة الفوسفاتية فى جنوب الميناء - تشغلها مخازن ومناطق حرة ومناطق انتظار للشاحنات والخدمات المتصلة بها بالاضافة الى بعض الورش والصناعات الخفيفة مثل صناعة الحوائط سابقة التجهيز والطوب (الطابوق) . . . الخ .

ويمكن ان تحدد المناطق التالية ضمن حدود الوظيفة الصناعية فى العقبة (٢) -

١ - منطقة انتظار الشاحنات :

تقع شمالا فى مدخل المدينة على طريق " العقبة - عمان " وفى جانبه الشرقى وتستخدم لانتظار الشاحنات الداخلة الى الميناء ، بالاضافة الى بعض التسهيلات والخدمات الخاصة الأخرى وعدد من الورش الخاصة باصلاح السيارات ومحطات التزود بالوقود . والكثير منها انشئ دون موافقة أو اشراف الجهات المسؤولة .

ب - المنطقة الحرة الاولى

تغطى المنطقة الحرة الاولى حوالى سبعة وعشرين هكتارا ، وهى تلى فى موقعها منطقة انتظار الشاحنات جنوبا . وتتكون من مخازن كبيرة غالبا ما تشغلها السيارات والشاحنات المستوردة . ويتوقع انشاء منطقة ثانية غرب مخازن التبريد .

ج - المخازن العراقية :

تقع جنوب شرق منطقة انتظار الشاحنات وتشمل مبانى سابقة التجهيز تستخدم فى تخزين البضائع العراقية والواردة عبر الميناء .

١ - صلاح الدين بحيرى ، جغرافية الأردن ، ص ٢٢٧ .

2 - Ministry of Municipal & Rural Affairs, Op. cit, pp.4 -6.

د - مصنع الطابوق الاسمنتي :

يقع على الجانب الشرقي لخط السكة الحديد القادم من الشمال المستخدم في نقل خام الفوسفات من مناجم الحسا . وقد نمت حوله بعض المباني السكنية التي تنقصها المرافق الاساسية والخدمات من مياه وصرف صحي . ويتوقع أن تكون هذه المنطقة امتدادا للمنطقة السكنية الخامسة مستقبلا .

و - مناطق اخرى :

وتشمل مخازن التبريد الى الجنوب من منطقة انتظار الشاحنات ومحطات التزود بالوقود ومحطة السكة الحديد ومصنع صغير للحوائط سابقة التجهيز . هذا بالاضافة الى منطقة محدوده تقع الى الغرب من المدينة القديمة على طول الكورنيش حيث يوجد عدد من المحلات وورش الصيانة الصغيرة بالاضافة الى عدد من ورش النجارة وأعمال الحدادة . وينتشر بالمدينة خاصة خلف المنطقة التجارية عدد من المحلات المتناثرة التي تقوم بها بعض الصناعات المحلية البسيطة مثل صناعة الاحذية والتنجيد . . الخ .

هـ - المناطق الترفيهية والمساحات الخضراء :

رغم أن العقبة تقع في بيئة صحراوية ألا أن الاهتمام بالتشجير وتوفير مساحات خضراء بالمدينة سياسية تتبناها الجهات المسؤولة مما كان له أثره في انتشار الخضرة في مساحات متفرقة هنا وهناك لتمثل ملمحا عمرانيا في العقبة . وتوجد اكبر المساحات الخضراء بالمدينة على طول ساحلها ممثله في مجموعة من اشجار النخيل المنتشرة على الشاطئ خاصة بالقرب من القلعة ، كما يستمر هذا النطاق خلف سلسلة فنادق الشاطئ وان كان مهملا بشكل واضح يحتاج الى عناية ورعاية لتعرض معظم اشجاره للتدهور والاهمال والتدمير . توجد أيضا حديقة عامه في المنطقة التجارية الاولى ، كما توجد حديقة أخرى الى الشمال من المنطقة السكنية عند انحناء طريق الكورنيش صوب الميناء جنوبا .

٦ - مناطق استخدام اخرى :

نظرا لحساسية الموقع تشغل المعسكرات مساحات من اراضى المدينة منذ نشأتها حتى الان ، فقد شغلت معسكرات الجيش البريطانى مساحة من ارض المدينة ولا زال بعضها قائما ومستخدما الى الآن . يلاحظ ان مواقع هذه المعسكرات كانت حين انشائها متطرفة بعيدة عن عمران المدينة ، ولكن مع التطور والنمو العمرانى الذى شهدته المدينة خاصة فى الفترة الأخيرة أصبحت بعض هذه المعسكرات تقع فى وسط المدينة . وتشغل المنشآت العسكرية الجزء الشمالى الغربى منها المدينة ، يحدها شارع عمان فى جزئه الممتد بين الدوار الاول والدوار الثالث شرقا والمنطقة السكنية الحديثة غربا والمنطقة التجارية ومبنى مجمع العقبة الحكومى وشارع الكورنيش جنوبا .^١ اما الميناء العسكرى (الحربى) فهو يقع الى الغرب من شارع الكورنيش بموازاة التكنات العسكرية . وتوجد ايضا منطقتان الاولى تقع شرق الميناء وجنوبه مباشرة وهى قوة حرس الميناء ، والثانية على خط الهدنة مع اسرائيل بين الشاطئ والمطار القديم . اما الميناء الحربى فهو يتوسط الشاطئ السياحى الترفيهى بين فندق شاطئ النخيل جنوبا وفندق السمكه غربا اى على الزاوية الشمالية الغربية لرأس الخليج تماما .^٢

اما الميناء فهو يشغل الجزء الجنوبى من ساحل العقبة جنوب القلعة مباشرة لمسافة حوالى ١٧ كيلو مترا . وهى تتكون من عدد من الارصفة وكذلك مجموعة من المخازن التى تمتد فى محور طولى شمالى جنوبى بحذاء شاطئ الميناء لاستخدامها فى تخزين البضائع الواردة : المحليه منها والعبارة (ترانزيت) والجزء الجنوبى من الميناء يشغله ميناء تصدير الفوسفات ويتكون من رصيفين مجهزين أليا لذلك ، تخدمها مجموعة من المخازن التى تتسع لحوالى ١٦٠ الف طن من الفوسفات .

ومن الاستخدامات الاخرى أيضا المقابر التى توجد فى منطقتين رئيسيتين الاولى بين المنطقة السكنية فى البلدة القديمة وسكن الموظفين

١ - موسى عبود السمحه ، مدينة العقبة ومينائها ، من ص ١٤٥ - ١٤٦

٢ - المصدر السابق .

غربى طريق الشاحنات ، والثانية تقع الى الجنوب منها بين سكن الموظفين ومستشفى العقبة ^(١) . وموقع كل منها اصبح غير مناسب حاليا . لذلك يجب على الجهات المسؤولة المبادرة بنقلها الى مكان آخر يناسب النمو الحالى لعمران المدينة .

رابعاً : مشكلات البيئة الحضرية لمدينة العقبة

تواجه مدينة العقبة حالياً عدداً من المشكلات الحضرية ، وهى فى معظمها مشكلات موضع اكثر منها مشكلات موقع . إن النمو المطرد والسريع الذى يصعب احيانا على المخطط أن يتوقعه نتيجة لخضوعه لظروف يصعب التنبؤ بها وتوقع حدوثها ، مثل التغيرات التى ألت بالخريطة السياسية لمنطقة الشرق الاوسط فى العشرة أعوام الاخيرة ، يعد أحد الاسباب الكامنه وراء بعض مشكلات البيئة الحضرية فى العقبة .

ويعتبر الصراع والتنافس بين قطاعات الصناعة والميناء والسياحة من اكبر المشكلات التى تواجهها المدينة حالياً ومستقبلاً . وتتميز النطاقات الوظيفية - كما اتضح من خريطة استخدام الارض - بأنها موزعة بقدر كبير من التجانس والتناسق فى نطاق رقعة المعمور الحالى من أرض المدينة . ^(٢) وتتقاسم الساحل الوظيفة السياحية والفنادق فى جزئه الشمالى والميناء فى جزئه الجنوبى ، بينما تقع المنطقة التجارية والسكنية خلفهما مباشرة الى الشرق والشمال ، أما الصناعة فهى إما على طول مدخل المدينة شمالاً وأما جنوب الميناء . يعود هذا التناسق فى التركيب الوظيفى الى جهود الخطة المتوسطة المدى لهيئة تخطيط العقبة التى حرصت على تقليل انتشار وتبعثر الوظائف المختلفة . لكن النمو المطرد الذى تشاهده العقبة حالياً - خاصة إذا استمر بمعدله الحالى - سوف يؤدى الى صعوبة النمو السهل الميسر لبعض القطاعات الوظيفية وفقاً

١ - المرجع السابق ، ص ١٤٧ .

2 — Beheiry S., Op.cit. 16.

لاحتياجاتها ، مما يجعلها أمام احد اختياريين أولهما أن تنتقل كلية الى موقع جديد وثانيهما أن تفتح لها فروعاً في مناطق أخرى . وكلا الخيارين مكلف اقتصادياً وأحياناً غير ممكن ويؤدي الى نمو غير عضوي ، غير متوازن لاستخدامات الأرض في المستقبل . مما يؤدي الى نوع من التلاحم والاضطراب في توزيع انماط الاستخدام بدرجة قد تزعج بعضها البعض كما هو الحال بين المنطقة الصناعية وكل من المنطقة السكنية والمنطقة السياحية .

ان نمو ميناء العقبة التجاري ومجموعة الأنشطة التابعة له من مخازن واماكن انتظار الشاحنات وأنشطة أخرى ، أصبح يمثل ازعاجاً كبيراً للوظيفة السياحية تتقاسم معه الواجهة البحرية للمدينة ، مما يمكن أن يفقدها الكثير من جاذبيتها ويكفي في هذا المجال الاشارة الى عدد السفن الكثيرة المنتظرة في الخليج خارج الميناء امام المنطقة السياحية محدده بذلك المساحة المتاحة للاستخدام السياحي من المسطح المائي الخليجي وهو محدود أصلاً .

ومن ناحية أخرى فإن الطموح لدى المخططين لتنمية المنطقة الصناعية في المدينة لتمثل قاعدة اقتصادية مدعمة لحياة المدينة في المستقبل قد أشرك الصناعة بالتالي في التأثير على صورة الصراع والتنافس بين الوظائف الثلاث . ويمكن ان نتبين ملامح وأثار هذا الصراع في الاتي :

١ - يمثل عدم امكانية تنمية بعض الأنشطة الاقتصادية في المدينة خاصة قطاع السياحة والأنشطة المتصلة به احد أثار هذا الصراع . إن إتاحة الفرصة لنمو الميناء وأنشطته ومعهما الصناعة واقترباهما وتأثيرهما المباشر على السياحة من شأنه أن يمثل خطراً كبيراً على هذا القطاع الهام ويجعل من المحتمل معه أن تفقد الوظيفة السياحية الكثير من امكاناتها وعناصر نجاحها عن طريق ماسوف تعانيه من مشكلات الازعاج والضوضاء والتلوث وتدمير البيئة البحرية وموت أو تدهور مستعمرات الشعاب المرجانية . لذلك يمكن القول إن الخطر محقق يهدد السياحة في العقبة مما قد يحرمها من السياحة العالمية

ويجعلها مقصورة على السياحة المحلية وهي محدودة للغاية . ويمثل ذلك خسارة قومية كبيرة اذا علم ان السياحة تمثل موردا هاما من موارد الاردن الاقتصادية . اذ قدر العائد منها بحوالى ١٥ مليون دينار من الدخل القومي الاردنى عام ١٩٨٠^(١) .

٢ - لن يقتصر أثر نمو قطاعى الميناء والصناعة - مستقبلا - على ما قد يسببانه من تأثير سىء على قطاع السياحة ، بل ان اثره سيعم الحياة الحضرية كلها إذ من المتوقع ان يحدث تدهور تقهقر للاوضاع الديموغرافية والاقتصادية على المدى المتوسط والبعيد^(٢) . إن نمو مجتمع حضرى تتصارع فيه وظائف المدينة المختلفه بهذه الطريقة من شأنه أن يخلق مجتمعا حضريا منفرا وغير مشجع للسكنى بهوائه الملوث وضوضائه المزعجة ومن شأن ذلك أيضا ان يواكبه نوع من انكماش وعزوف سكنى طبقات معينة بالمدينة مقابل نمو مطرد لمناطق التدهور السكنية **Slum Areas** التى تتأثر بادخال الصناعة والانشطة المتصلة بها . لذلك يجب أن يتوافر نوع من الحس الجغرافى لدى مخططى العقبة الآن يتم من خلاله تنمية متوازية أخذة فى الاعتبار نمو قطاعات مختلطة الوظائف مع محاولة ابعاد الصناعة الى مناطق فى اطراف المدينة يبتعد معها تأثيرها السىء على المنطقتين السكنية والسياحية . ولعل مما يجدر ذكره هنا أن المخطط الذى أعد اخيرا حرص على ذلك الى حد كبير .

٣ - ادى النمو المطرد لقطاع الميناء بوجه خاص الى طفرة كبيرة فى إعداد سكان العقبة حاول المخطط معها أن يوفر السكن المناسب لافراد المجتمع . وكان ذلك عبئا كبيرا على خريطة استخدام الارض فى مدينة محدودة الرقعة الساحية . لقد نمت المنطقة السكنية فى المدينة فى الفترة الاخيرة نموا كبيرا يشاهد بوضوح فى شمال المدينة فى المناطق السكنية الرابعة والخامسة محاذيا لطريق غور الصافي فى وادى عربه . ولم يجد المخطط امكانية لنمو المنطقة السكنية جنوبا او شرقا .

1 — Ministry of Municipal & Rural Affairs, Op. cit.,P.68.

2 — Ibid., p.69.

واضطر الى الامتداد شمالا في مصب وادى عربه رغم مطالب الامتداد في هذا الاتجاه نظرا لتعرض المنطقة لرياح نشطه وعواصف غبار تأتي من الشمال في بعض أوقات السنة كما يتضح من وردة الرياح (شكل رقم ٧) وتسبب الكثير من الازعاج والضرر لصحة السكان . إن تبني المخطط والسياسة الاسكانية للدولة هنا ضرورة توفير المسكن المناسب لسكان المدينة من الوطنيين من شأنه أن يضع على كاهله عبئا كبيرا قد لا تستطيع تحمله أو الوفاء بكل احتياجاته في المستقبل القريب مما يستوجب معه العدول عن هذه السياسات ومحاولة تشجيع القطاع الخاص والجهود الذاتية للأفراد في بناء منظم مخطط تحت إشراف هندسى حكومى اكثر من الاعتماد على مشروعات الاسكان الحكومى التى تنفذ حاليا .

٤ - يمكن القول ان كل صادرات وواردات الميناء - باستثناء الفوسفات - يتم نقلها عبر طرق برية ثلاثة هى طريق عمان العقبة الصحراوى ثم طريق غور الصافي الحدودى ثم الطريق الساحلى الجنوبى الموصل الى الحدود السعودية . ويلاحظ ان معظم حركة النقل تتم عبر الطريق الاول حيث قدر عدد السيارات المستخدمة لهذا الطريق عام ١٩٨٢ بحوالى ٢٦٦٠ سيارة في اليوم منها حوالى ١٩٩٥ شاحنه اى بمعدل حوالى شاحنتين في الدقيقة ^(١) . تمر الشاحنات والسيارات المحملة بالبضائع عبر مدينة العقبة وهى في طريقها الى الميناء أو وهى خارجة منه .

إذا أخذ في الاعتبار النمو الحالى والمتوقع لحركة النقل المارة عبر هذا الطريق بالمدينة فانه يتوقع ان تزداد حدة كثافة النقل عبر مخارج المدينة بشكل قد يترتب عليه حدوث اختناقات مرورية ، وان كانت بوادرها قد بدأت الان خاصة في أوقات الذروة ، أو عندما يستخدم بعض السائقين جزاء من الطريق اماكن انتظار لشاحناتهم . وتمثل حركة النقل المستمره عبر مخارج المدينة مصدر ازعاج كبير لحركة النقل داخل المدينة ويتوقع لها أن تزداد حدة في المستقبل مما يستدعى معه ضرورة تدخل المخطط هنا لحل المشكلة في اقرب فرصه .

1- Ibid., P.32.

خامساً : نظرة مستقبلية

إذا كانت هذه امكانات الموقع والموضع والعلاقة المتبادلة بينهما التي انعكست وظهرت على خريطة استخدام الارض بالمدينة ومشكلاتها الحضرية التي تواجهها الآن ومستقبلا ، فان السؤال الذي يفرض نفسه الان هو : ماذا عن المستقبل للاجابة على هذا السؤال نعرض في ايجاز سريع الخطوط العريضة لمخطط العقبة الحالي الذي يرسم حياتها حتى نهاية هذا القرن . ويمكن تحديد هذه الخطوط على النحو الاتي ^(١) :

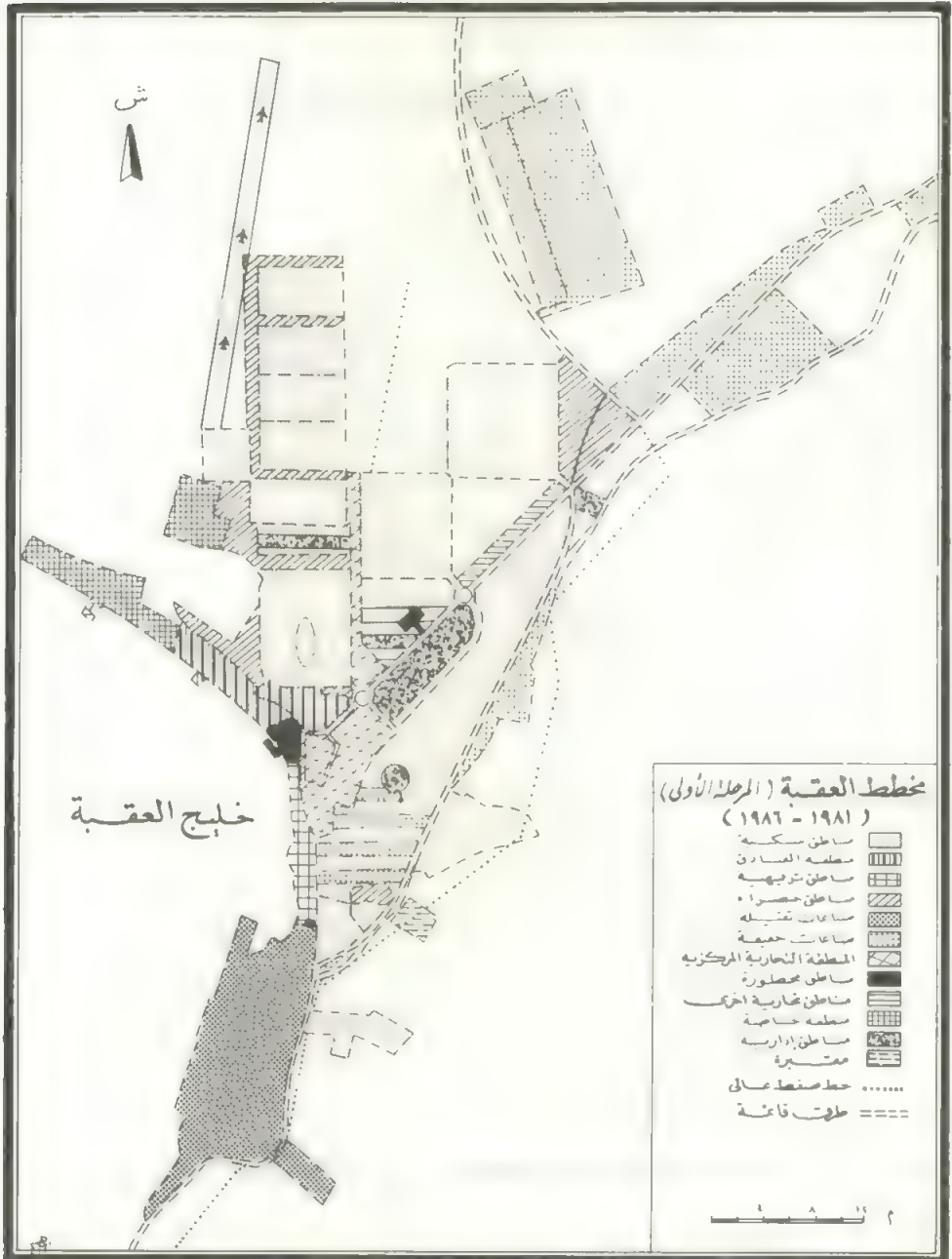
* اذا كان مخططا سابقا للمدينة حرص على تدعيم وتشجيع قيام الوظيفة الساحية بها ، فان الخطة الحالية - الطموحة في آمالها - تهدف الى محاولة إيجاد مزيد من التنوع لوظائف المدينة بتطوير الصناعة كوظيفة رئيسية بها مستقبلا . ويعتبر ذلك هدفا لكثير من مخططي المدن التجارية والموانئ ^(٢) .

* تتم التنمية الحضرية والعمرانية للمدينة واقليمها في خطة مرحلية يرجى أن تنفذ على مراحل ثلاث ، يشمل اولها الفترة من (٨١ - ١٩٨٦) ، يليها المرحلة الثانية التي تمتد من (٨٧ - ١٩٩٢) بينما تشمل الفترة الاخيرة المدة الباقية حتى نهاية هذا القرن كما يتضح من (اشكال ارقام ١٠ ، ١١ ، ١٢) ، تهدف الخطة في خطوطها العريضة وفي مراحلها الثلاث الى تنمية قطاعات الاسكان والخدمات المتصلة بها والسياحة والصناعة والانشطة التابعة لها وذلك لمدينة العقبة واقليمها . والمتوقع ان يسكنها حوالى ١٥٧٠٠٠ نسمة في نهاية المرحلة الثالثة . كما تهدف الخطة الى محاولة تخفيف حدة الصراع والمنافسة بين القطاعات الثلاثة الرئيسية وأن توفر لكل منها المواقع الكافية لنموها الميسر دون ازعاج أو إرباك للحياة الحضرية بالمدينة .

1- Ibid., (Summery) pp. 5-12.

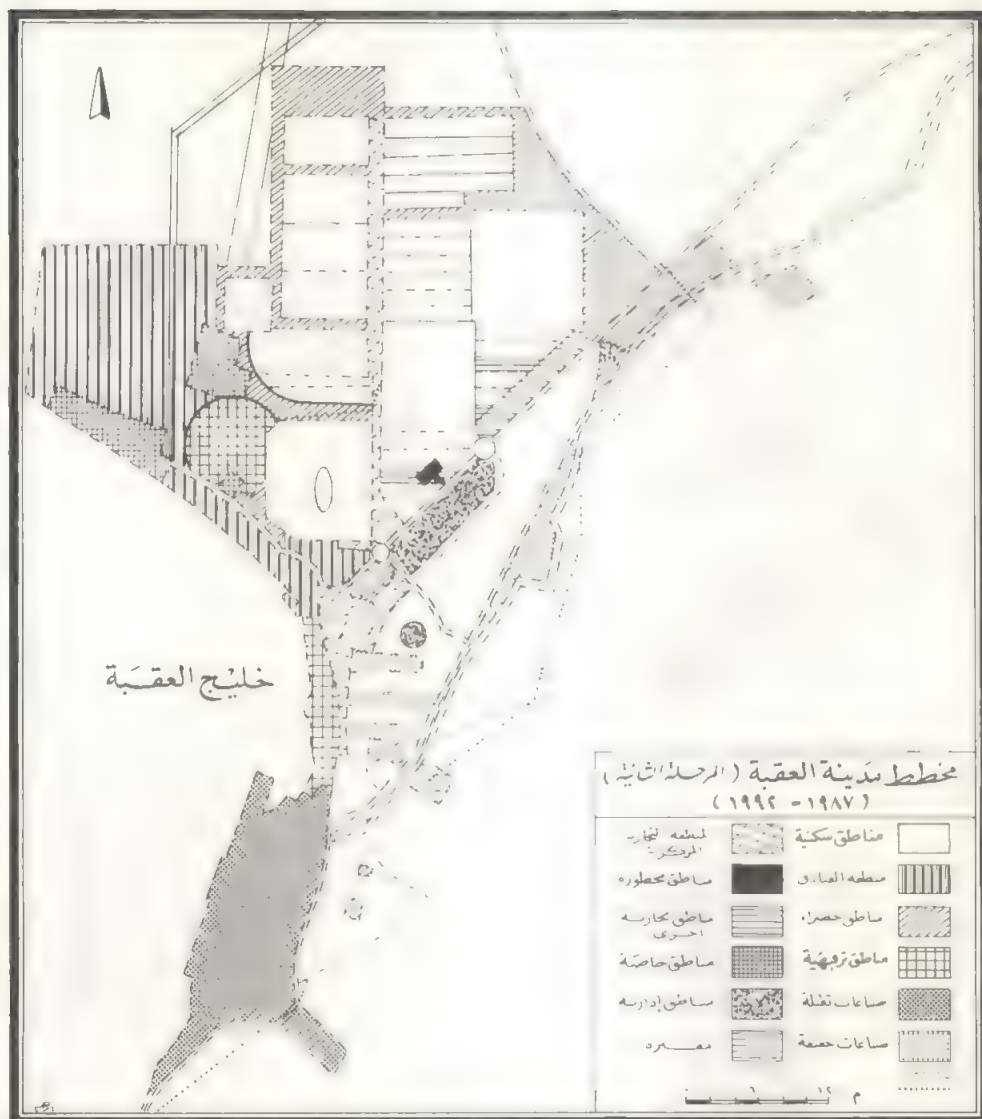
٢ - عبد الفتاح محمد وهيبه ، جغرافية المدن ، ص ٨٧ .

شكل (١٠)



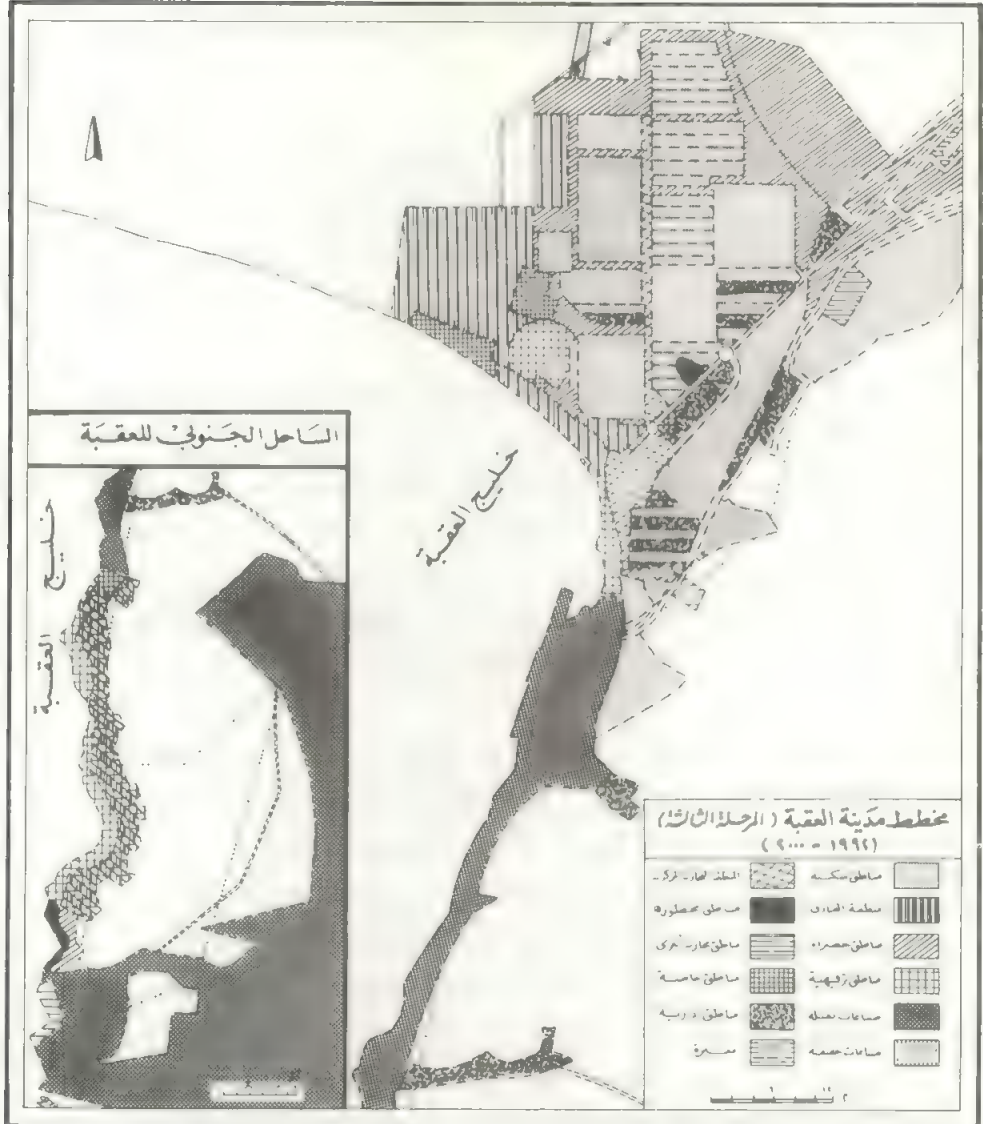
المصدر: وزارة الشؤون البلدية والقروية، مخطط مدينة العقبة.

شكل (١١)



المصدر : وزارة الشؤون البلدية والقروية ، مخطط مدينة العقبة

شكل (١٢)



المصدر: وزارة الشؤون الثقافية والتعليمية، مخطط مدينة العقبة.

* بالنسبة لقطاع الصناعة يحدد المخطط قيام منطقة صناعية في جنوب المدينة بعيدا عن الساحل الى الشرق من وادى مبارك وعلى طول الطريق الداخلى المزمع انشاؤه . اما الصناعات الخفيفة والحرفية فيرى المحافظة عليها داخل المدينة نظرا لبساطتها وعدم ازعاجها للبيئة الحضرية .

* تظل مناطق التخزين وأماكن انتظار الشاحنات في موقعها شمال المدينة خلال المرحلة الاولى حتى يتم الانتهاء من إنشاء الطريق الداخلى ، يتم نقلها بعد ذلك الى جنوب المدينة قرب المنطقة الصناعية السابق الاشارة اليها .

* من المتوقع انشاء طريق داخلى يصل بين الميناء جنوبا ووادى اليتم شمالا عبر وادى جيشه Jeshia أو وادى مبارك بالقرب من المنطقة الصناعية المقترحة والمشار اليها سابقا ، تخفيفا عن حركة النقل وكثافتها المتناهية على طريق العقبة عمان الصحراوي ، وفي الوقت نفسه يتجنب الطريق الجديد المرور بالمدينة وما يسببه من ازعاج لها - حاليا ومستقبلا - الطريق الحالى . هذا بالاضافة الى انشاء طريق مباشر بين مطار العقبة والمنطقة السياحية دون المرور بمنطقة وسط المدينة .

* بالنسبة للاسكان من المتوقع ان تتم اكتمال تنمية المنطقة الثانية والثالثة والرابعة خلال المرحلة الاولى ، بينما يتوقع اتمام المنطقة الخامسة المحاذية لطريق عمان في المرحلة الثانية . اما المناطق السكنية من السادس وحتى الثانية عشرة فيتوقع ان يتم تنميتها خلال المرحلتين الثانية والثالثة . ويلاحظ انها جميعا تقع في شمال المدينة حيث لا يتوقع امكانية تنمية سكنية في جنوب المدينة باستثناء منطقة إسكان عمال الميناء الجديد عند التقاء طريق النقل السريع مع طريق الكورنيش وتتوقع الخطة طلبا على الاسكان في المستقبل مقداره حوالى ١٨٠٠٠ وحدة .

* يحتفظ المخطط بالمنطقة السياحية الحالية المثلثة في فنادق الواجهة

البحرية ثم المنطقة الفندقية والادارة الواقعة خلفها والتي يجرى تنميتها حاليا ويخصصها للسياحة العالمية .

* يخصص المخطط منطقة الشاطئ من ساحل ميناء خفر السواحل حتى الميناء الرئيسى ثم الشريط الساحلى الجنوبى ما بين محطة العلوم البحرية وموقع ميناء الشريف ناصر ليتم تنميتها كشاطئ عام مع ضرورة المحافظة على مجموعة اشجار النخيل على الشاطئ قرب القلعة . وبذلك يحتفظ بهذا القطاع للسياحة الداخلية والمحليه التى يرى المخطط ضرورة تنميتها وتطويرها .

* لا يغفل المخطط اهتمامه بتطوير امكانات البنية التحتية الأساسية حتى تواكب النمو والتطوير العمرانى المستقبل بحيث تلبي احتياجات سكان المدينة حاليا ومستقبلا .

مصادر البحث

أولا : المصادر العربية

- ١ - جمال حمدان . جغرافية المدن ، عالم الكتب ، القاهرة ، ١٩٧٢
- ٢ - جمال حمدان ، المدينة العربية ، معهد الدراسات العربية العالية ، القاهرة ، ١٩٦٤
- ٣ - حامد سلطان ، مشكلة خليج العقبة ، معهد الدراسات العربية العالية ، القاهرة ، ١٩٦٧ .
- ٤ - صلاح الدين بحيرى ، جغرافية الاردن ، عمان ، ١٩٧٣ .
- ٥ - عبد الرزاق عباس حسن ، جغرافية المدن ، بغداد ، ١٩٧٧ .
- ٦ - عبد الرزاق عباس حسن ، الجغرافيا السياسية ، بغداد ، ١٩٧٦ .
- ٧ - عبد الفتاح محمد وهيبه ، في جغرافية العمران ، دار النهضة العربية ، بيروت ، ١٩٧٣ .
- ٨ - محمد السيد غلاب ، الجغرافيا التاريخية لاقليم النجب ، الجمعية الجغرافية المصرية ، المحاضرات العامة للموسم الثقافي ١٩٥٦ ، القاهرة بدون .
- ٩ - محمد رياض ، الشرق الاوسط دراسة في التطبيق الجيوبوليتيكي والسياسى ، بيروت ، ١٩٧٤ .
- ١٠ - موسى عبود السمحه ، مدينه العقبة ومينائها ، رسالة ماجستير مقدمه لقسم الجغرافيا ، بجامعة القاهرة ، غير منشورة ، القاهرة ، ١٩٧٣ .
- ١١ - مؤسسة الموانئ ، ميناء العقبة - ثلاثون عاما من البناء ٥٢ - ١٩٨١ ، قسم العلاقات العامة والاحصاء ، بدون .
- ١٢ - نعوم شقير ، تاريخ سيناء القديم والحديث وجغرافيتها ، القاهرة ، ١٩١٦ .

ثانيًا : المصادر الأجنبية

- 1 — Abramsky S., **Ancient Towns in Isreal**, Jerusalem,,1963.
- 2 — Behelirey S.,**The port Town of Aqaba**, in, journal of The Natural Resources, Amman, Vol. 1, 1969.
- 3 — Berry j.L.& Horton F. E., **Geographical perspectives on Urban Systems.**, New jersey, 1970,
- 4 — Dickinson R. E., **The Scope and Status of Urban Geography**, in, Mayer H . M & Kohn X. F., eds., *Readings in Urban Geography*, Chicagp, 1969.
- 5 — Harris C., *Afunctional Classification of cities in U. s. A.*, Mayer & Kohn, eds, op. cit.
- 6 — Hindle P., **Aqaba : An old port Revlved**, in, Grographical journal, Vol, 132, 1966.
- 7 — Melamid A., **The polttical Geography of The Gulf of Aqaba.**, in *Annals of The Association of American Geographers*, vol. 47, 1957.
- 8 — Ministry of Municipal and Rural Affairs, **Master plan for Aqaba and south Coast**. unpuplished, 1981.
- 9— Weigend G. G., **Some Elements In The Study of port Gography**,in, Mayer & Kohn, eds., *Readings in urban Geography*, Chicago, 1969.

فهرس الأشكال

- ١ - خليج العقبة في طرفيه الشمالى والجنوبى . ١٠
- ٢ - مركز الاستقرار الرئيسيه فى الأردن . ١٢
- ٣ - العلاقات المكانية للعقبة . ١٧
- ٤ - تطور حركة السفن فى ميناء العقبة . ٢٢
- ٥ - التوزيع الجغرافى للواردات عبر ميناء العقبة . ٢٥
- ٦ - متوسطات الحرارة والمطر فى العقبة . ٣٠
- ٧ - العلاقة بين الرطوبة النسبية والحرارة ، ووردة الرياح . ٣٣
- ٨ - الخريطة الكنتورية فى منطقة العقبة . ٣٦
- ٩ - استخدام الأرض فى مدينة العقبة (عام ١٩٨٢) . ٣٩
- ١٠ - مخطط مدينة العقبة (المرحلة الأولى) . ٥٣
- ١١ - مخطط مدينة العقبة (المرحلة الثانية) . ٥٤
- ١٢ - مخطط مدينة العقبة (المرحلة الثالثة) . ٥٥

صدر من هذه النشرة

- ١ - زراعة الواحة في وسط وشرق شبه الجزيرة العربية ترجمة الدكتور زين الدين عبد المقصود
- ٢ - اسس البحث الجغرفولوجي مع الاهتمام بالوسائل العملية المناسبة للبيئة العربية بقلم : الدكتور طه محمد جاد والدكتور عبد الله الغنيم
- ٣ - توطين البدو في المملكة العربية السعودية (المهجر) ترجمة : الدكتور عبد الاله ابو عياش
- ٤ - اثر التصحر كما تظهره الخرائط
- ٥ - سكان ايران ، دراسة في التغير الديموجرافي
- ٦ - القبائل والسياسة في شرقي شبه الجزيرة العربية
- ٧ - سكان دولة الامارات العربية المتحدة
- ٨ - السياسات السكانية في افريقية
- ٩ - اثر التجارة والرحلة في تطور المعرفة الجغرافية عند العرب
- ١٠ - نحو تصنيف مورفولوجي لمنخفضات الصحراء
- ١١ - مواد السطح في البحرين - مسح المصادر واهميتها التطبيقية للتخطيط الاقليمي
- ١٢ - الطاقة والمناخ
- ١٣ - التطبيق الهندسي للخرائط الجيومورفولوجي
- ١٤ - بعض عواقب الهجرة على التنمية الاقتصادية الريفية في الجمهورية العربية اليمنية
- ١٥ - البعثة العلمية الى شبه جزيرة مسندم (شمال عمان)
- ١٦ - نظام النقل العام والخدمات الترويجية في الكويت
- ١٧ - مدن الشرق الاوسط
- ١٨ - تجارة الخليج بين المد والجزر في القرنين الثاني والثالث الهجريين
- ١٩ - نظرات في الفكر الجغرافي الحديث
- ٢٠ - القوة البحرية السوفيتية
- ٢١ - مشكلة التصحر في العالم الاسلامي

- ٢٢ - علم الجغرافيا دراسة تحليلية نقدية في المفاهيم والمدارس والاتجاهات الحديثة في البحث الجغرافي
بقلم : د. محمد الفراء
- ٢٣ - جغرافية الرفاه الاجتماعي عن : منهج جديد في الجغرافيا البشرية .
تأليف : دزمز سميث تعريب : د. شاكر خصباك
- ٢٤ - مكان الخليج العربي في حضارة الشرق الأدنى القديم .
تأليف : د. سليمان سعدون البدر
- ٢٥ - الاستعمار من بعد في الشرق الاوسط
تأليف : د. ر. هاريس - ترجمة : أ. د. علي علي البنا
- ٢٦ - الارتباط المكاني تطوره وبرمجته وجوانب من تطبيقه
تأليف : د. حرب عبد القادر الحنيطي
- ٢٧ - التطوير الحضري واستراتيجيات التخطيط في الكويت
د. عبد الله أبو عياش
- ٢٨ - دراسة تحليلية لخمسة مجموعات من الاسر وفقا لتجربتهم في المهجر
بقلم : د. عبد العزيز آل الشيخ - ترجمة : أ. د. محمد عبد الرحمن الشرنوبى
- ٢٩ - ضبط النسل أبعاده وآثاره الديمغرافية والاقتصادية والاجتماعية
بقلم : د. حسن عبد القادر صالح
- ٣٠ - الموارد في عالم متغير (وجهة نظر جغرافية)
بقلم : أ. د. حسن طه نجم
- ٣١ - الجغرافيا بين العلم التطبيقي والوظيفة الاجتماعية
بقلم : أ. د. محمد عبد الرحمن الشرنوبى
- ٣٢ - الخصائص الجيومورفولوجية لنهر السهل الفيضي
بقلم : د. طه محمد جاد
- ٣٣ - التخطيط لمدن التنمية في الكويت
بقلم : د. عبد الله أبو عياش
- ٣٤ - توطن صناعة الاسمدة الكيماوية في الوطن العربي ومستقبلها
د. محمد أزهر السماك
- ٣٥ - التابع الطباقى
د. احمد مختار ابو خضرا
- ٣٦ - جهود الجغرافيين المسلمين في رسم الخرائط
د. عبد العال الشامي
- ٣٧ - علم الريافة عند العرب
د. محمد عيسى صالحية
- ٣٨ - الهجرة اليمنية الى امريكا نموذج من دويتريت بالولايات المتحدة
ترجمة : د. محمد عبد الرحمن الشرنوبى
- ٣٩ - المرحلة الثالثة من الادارة الدولية لمائية نهر النيل
ترجمة : د. زين الدين عبد المقصود غنيمي
- ٤٠ - الصناعات البتروكيماوية في العالم العربى وامكانيات التنسيق بينها
د. محمد عبد المجيد عامر
- ٤١ - التغيرات المناخية وانتاج الغذاء
بقلم : هـ. هـ. لامب ترجمة : طه محمد جاد
- ٤٢ - النظام الايكولوجي وجهة نظر جغرافية
بقلم الدكتور زين الدين عبد المقصود

- ٤٣ - الخصائص الشكلية ودلائلها الجيومورفولوجية د. حسن رمضان سلامة
- ٤٤ - المدينة والخدمات الهاتفية ترجمة وتعليق : الدكتور محمد اسماعيل الشيخ
- ٤٥ - نبذة عن تطور جزيرة بوبيان الكويتية في اواخر عصر الهولوسين
- الدكتورة طيبة عبد المحسن العصفور ترجمة دكتور زين الدين عبد المقصود غنمي
- ٤٦ - التوزيع المكاني لاحتياطات النقد العالمية بقلم - ادوارد ليهي وجوزيف هل ترجمة : أ.د. حسن طه نجم
- ٤٧ - خريطة مورفولوجية لاقليم خور العديد : شبه جزيرة قطر. د. نبيل سيد امبابي
- ٤٨ - مشاهدات جغرافية في غربي الجزيرة العربية. بقلم : أ.د. يوسف أبو الحجاج
- ٤٩ - اتجاهات الفكر الجغرافي الحديث والمعاصر . أ.د. محمد علي عمر الفرا
- ٥٠ - رصد الظواهر الأرضية والميتورولوجية بالأقمار الصناعية (تطبيقات إفريقية) بقلم : كلود باردنيه - تعريب : الدكتور محمد اسماعيل الشيخ
- ٥١ - السكان في اليمن . د. عباس فاضل السعدي
- ٥٢ - الزراعة في الإمارات د. فؤاد الصقار
- ٥٣ - مظاهر الضعف الصخري وآثارها الجيومورفولوجية د. حسن رمضان سلامة
- ٥٤ - الجيومرفلوجية مجاها ومقياس الدراسة فيها د. طه محمد جاد
- وعلاقتها بالعلوم الأخرى
- ٥٥ - المصادر العربية لمصطلحات الأشكال الأرضية د. عبد الله يوسف الغنيم
- ٥٦ - الأعمار الصناعية والمناخ ترجمة / د. محمد اسماعيل الشيخ